



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 440] नई दिल्ली, सोमवार, दिसम्बर 2, 2019/अग्रहायण 11, 1941
No. 440] NEW DELHI, MONDAY, DECEMBER 2, 2019/AGRAHAYANA 11, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 नवम्बर, 2019

सं. टीएमपी/15/2019-वीओसीपीटी.—इस प्राधिकरण ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से 10 अक्टूबर 2019 को उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के साथ अधिसूचित करने वाले (स्पष्ट) आदेश में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने तत्काल केवल संशोधित दरमान ही अधिसूचित करने का निर्णय किया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 10 अक्टूबर 2019 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में दिनांक 22 अक्टूबर 2019 को राजपत्र सं. 363 द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगा। तदनुसार यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, वीओसीपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव के निपटान से जुड़ा स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/15/2019-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अक्टूबर 2019 के 10 वें दिन पारित)

यह मामला वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से उसके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 27 फरवरी 2019 से संबंधित है।

2.1. वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक पिछली बार इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 द्वारा अनुमोदित किए गए थे जिन्हें 10 अक्टूबर 2016 को राजपत्र सं. 370 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। तत्पश्चात, एक स्पष्ट आदेश दिनांक 28 नवम्बर 2016 को सं. 427 द्वारा राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो रही थी। एसओआर की वैधता टीएमपी के पत्र सं. टीएमपी/39/2015-विविध दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा 30 सितंबर 2019 तक विस्तारित की गई थी।

2.2. तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अलग-अलग कुछ प्रस्ताव दाखिल किए थे। उन प्रस्तावों के सार और इस प्राधिकरण के अनुमोदन नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	प्रस्ताव	आदेश ब्योरे	राजपत्र सं. और अधिसूचना की तारीख
1.	एसओआर में संशोधन	टीएमपी/82/2016-वीओसीपीटी दिनांक 29 मार्च 2017	207/18 मई 2017
2.	लंगरगाह प्रभारों में संशोधन	टीएमपी/12/2017-वीओसीपीटी दिनांक 24 मई 2017	293/25 जुलाई 2017
3.	प्रदूषण को कम करने के उपायों पर टिप्पणियां	टीएमपी/82/2016-वीओसीपीटी दिनांक 29 मार्च 2017	346/11 सितंबर 2017
4.	आदेश सं. टीएमपी/29/2016- वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2017 में शुद्धिपत्र दिनांक 19 मार्च 2018	---	140/3 अप्रैल 2018
5.	अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपये में परिवर्तित करने के लिए एसबीआई की बाजार खरीद दर के स्थान पर भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दर लागू करने के संबंध में एसओआर में संशोधन।	टीएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 19 मार्च 2018	150/11 अप्रैल 2018
6.	वाहनों/उपकरण के प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क के लिए एसओआर में दो अतिरिक्त प्रविष्टियाँ शामिल करना।	टीएमपी/64/2018-वीओसीपीटी दिनांक 27 नवंबर 2018	511/18 दिसंबर 2018
7.	शुष्क बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंडों और अन्य पोतों के संबंध में जर्मानों तथा प्रोत्साहनों में संशोधन।	टीएमपी/53/2018-वीओसीपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019	75/21 फरवरी 2019

3.1. कार्गो के प्रहस्तन, पोत तथा विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए एसओआर के निर्धारण हेतु सभी महापत्तन न्यास 2015 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए गए थे।

3.2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी दिनांक 26 दिसंबर 2018 द्वारा एसओआर के निर्धारण हेतु नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018" जारी की गई थी जिसमें महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 1 अप्रैल 2019 से महापत्तन न्यासों में संशोधन किया जाना है। भारत सरकार द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 17 दिनांक 16 जनवरी 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में प्रशुल्क नीति, 2018 अधिसूचित की थी। प्रशुल्क नीति, 2018 26 दिसंबर 2018 से लागू हुई थी। उक्त प्रशुल्क नीति, 2018 हमारे पत्र सं. टीएमपी/79/2018-विविध दिनांक 25 जनवरी 2019 द्वारा वीओसीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अग्रणी की गई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति को लागू करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश राजपत्र सं. 29 दिनांक 30 जनवरी 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे। उक्त वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 हमारे पत्र सं. टीएमपी/79/2018-विविध दिनांक 04 फरवरी 2019 द्वारा वीओसीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अग्रणी किए गए थे।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, वीओसीपीटी ने अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र दिनांक 27 फरवरी 2019 द्वारा प्रशुल्क नीति, 2018 का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। वीओसीपीटी का प्रस्ताव नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2018 के मामले में एआरआर परिकलन के अनुसार, मौजूदा प्रशुल्क पर वृद्धि के प्रतिशत की अपेक्षा पत्तन के मामले में 33.13 प्रतिशत और सीएचडी के मामले में (-) 9.00 प्रतिशत है। पत्तन ने प्रस्तावित किया है:
 - (क). पत्तन के मामले में, मौजूदा प्रशुल्क पर 30 प्रतिशत की वृद्धि।
 - (ख). सीएचडी के मामले में, विभिन्न कार्गो के लिए लेबर लेवी की अलग-अलग दर वसूल करने की मौजूदा पद्धति बांटते समय सीएचडी के लिए वर्ष 2017-18 के दौरान प्रहस्तित टनभार और किए गए परिचालन व्यय पर विचार करते हुए रु. 30/- प्रति मी.ट. की औसत दर प्रस्तावित की गई है।
- (ii). वीओसीपीटी में पोतों के मौजूदा आगमन पैटर्न और उच्चतर पार्सल आकार वाले पोतों का प्रहस्तन करने के लिए तैयार की जा रही योजना के अनुसार डुबाव में वृद्धि करने के लिए प्रस्तावित केपिटल निकर्षण पर विचार करते हुए अनुसूचियों को 3 स्लैबों अर्थात् 30,000 जीआरटी तक, 30,001 से 60,000 जीआरटी और 60,001 जीआरटी से अधिक में शामिल किया गया है। [अनुसूचियाँ 2.2.1 (पाइलटिंग शुल्क), 2.4.1 (बर्थ किराया), 2.7 (लाइटरज)].

- (iii). स्थानांतरण प्रभारों की मौजूदा अनुसूचियां उपयोगकर्ताओं के लाभ के लिए बांटी गई हैं और एक स्थानांतरण प्रभार पाइलटेशन शुल्कों में शामिल करते हुए निःशुल्क प्रस्तावित किया गया है। एक निःशुल्क स्थानांतरण के बाद, पाइलटेशन प्रभारों का 35 प्रतिशत उसी ब्रेकवॉटर के भीतर मौजूदा 25 प्रतिशत के स्थान पर स्थानांतरण प्रभारों के रूप में और 50 प्रतिशत ब्रेकवॉटर के पार प्रस्तावित किया गया है। [अनुसूची सं. 2.2.3 (i) और 2.2.3 (ii)]
- (iv). वीओसीपीटी में प्रहस्तित विभिन्न कार्गो और कोयला को मौजूदा कार्गो आगमन पैटर्न के अनुसार पुनः-समूहित किया गया है। कोयले का पुनर्समूहन नीचे दिया गया है:-

शुष्क बल्क – कोयला	
(i).	सभी प्रकार का कोयला
(क).	अभियांत्रिक
(ख).	हस्तचालित
(ii).	कोकिंग कोयला
(क).	अभियांत्रिक
(ख).	हस्तचालित
(iii).	मेट कोक/पेट कोक

[अनुसूची सं. 3.1]

- (v). खुले स्थान के लिए प्रशुल्क को सामान्य एसओआर से अलग किया गया है और भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के अधीन विनियमित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए उक्त अनुसूची को हटा दिया गया है। [अनुसूची सं. 3.3]
- (vi). फोटो प्रवेश परमिट, अस्थायी पास और वाहनों के प्रवेश के लिए लाइसेंस और उपस्करों को आईएसपीएस नियमों और सुरक्षा मुद्दों की आवश्यकता पर विचार करते हुए बोर्ड की शक्तियों के भीतर विनियमित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है ना कि राजस्व का स्रोत और यह लागत से लागत आधार पर है। इसलिए, टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि प्रभारों को टीएमपी के परिदृश्य से बाहर रखा जाए और यह मूलतः प्रकृति में विनियामक होते हुए पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवा भी नहीं है। [अनुसूचियाँ 5.12, 5.13 और 5.16]
- (vii). विलंबशुल्क प्रभारों के मामले में, स्लैब दरों की मौजूदा संख्या को कम करके दो श्रेणियों लकड़ी के लट्टे और अन्य कार्गो के अधीन दो किया गया है। [अनुसूची सं. 3.2.1 और 3.2.2]
- (viii). प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार की पृथक अनुसूचियों को घाटशुल्क अनुसूचियों के अधीन लाया गया है। [अनुसूची सं. 3.1.2.]

4.2. वीओसीपीटी ने अधिसूचित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2018 के अनुसार प्रशुल्क के संशोधन के लिए पत्तन प्रस्तावों पर विचार करने का अनुरोध किया है।

4.3. वीओसीपीटी ने पत्तन के लिए प्रपत्र 1, सीएचडी के लिए प्रपत्र 1 और पत्तन तथा सीएचडी के लिए प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन के विस्तृत परिकलन के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत परिकलन पेश किया है। एआरआर और राजस्व अनुमानन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार और वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं। टीएमपी द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित सभी अन्य अनुबंध भी पेश किए गए हैं।

- (i). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित पत्तन के लिए एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	9,939.48	10,615.41	10,204.16

(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(ग). आबंटित एफएमई	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	ऋणों पर ब्याज	-	-	-
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)			
	(क).	-	-	-
	(ख).	-	-	-
	(ग).	-	-	-
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	76.05	76.05	76.05
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय 1	-	-	-
	(घ). आबंटित एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	76.05	76.05	76.05
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	13,899.62	16,873.83	18,011.46
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	17,696.88	20,534.81	16,830.20
(4).	क्र.सं. 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3 के औसत व्यय	18,353.96		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	127,478.34		
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	18,892.91		
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	1,132.90		

	(iv). लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य। (VII बर्थ रु. 2637.70 लाख + VIII बर्थ रु. 2375.04 लाख + एनसीबी-1 1732.05)	32,505.17
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	
	(क). वस्तुसूची	357.82
	(ख). विविध देनदार	697.64
	(ग). रोकड़	2,386.14
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़	3,441.60
	(vii). नियोजित कुल पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	116,174.79
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	18,587.97
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]	36,941.93
(8).	वर्ष वाई 4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन, उदाहरणार्थ यदि वाई 4 2018-19 है, तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45 प्रतिशत है तथा वर्ष वाई 4 के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345) होगा।	38,216.42
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	38,216.42
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन	36,676.76

(ii). वीओसीपीटी द्वारा पेश कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	5,880.99	5,442.53	4472.73
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(iii).	लेखों के अनुसार वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	6,646.86	8,703.01	10,854.61
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	12,527.85	14,145.54	15,327.34
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	-	-	-
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(ग). आबंटित एफएमई	-	-	-

	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(ii).	ऋणों पर ब्याज	-	-	-
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)			
	(क). मजदूरी संशोधन बकाया/वीआरएस अनुग्रह का भुगतान	-	-	-
	(ख). पेंशन की बकाया राशियां/पेंशन का परिवर्तन	-	-	-
	(ग). उपदान की बकाया राशियां	-	-	-
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	-	-	-
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आबंटित एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	9,363.10	9,907.09	8,428.67
(4).	क्र.सं. 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3 के औसत व्यय	9,232.96		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	4.28		
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	-		
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	-		
	(iv). लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य। (VII बर्थ रु. 2637.70 लाख + VIII बर्थ रु. 2375.04 लाख + एनसीबी-1 1732.05)	-		
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	-		
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क). वस्तुसूची	-		

	(ख). विविध देनदार	-
	(ग). रोकड़	1,276.92
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़	1,276.92
	(vii). नियोजित कुल पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	1,281.20
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	204.99
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]	9,437.95
(8).	वर्ष वाई 4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन, उदाहरणार्थ यदि वाई 4 2018-19 है, तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45 प्रतिशत है तथा वर्ष वाई 4 के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345) होगा।	9,763.56
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	9,763.56
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन	7,767.00

(iii). उक्त प्रपत्र 3 के अनुसार, प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित कुल राजस्व पत्तन के लिए रु. 366.77 करोड़ और सीएचडी के लिए रु. 77.67 करोड़ है।

(iv). प्रपत्र-6 में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानदण्ड	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1).	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क).	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
	(i). समग्र आउटपुट प्रति जलयान बर्थ दिवस (मी.ट. में)	10,456
(ख).	कंटेनरों के मामले में औसत फरे प्रति घंटा (टीईयू में)	-
(2).	पोत संबंधित सेवाएं	
(क).	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	3.73
(ख).	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (घंटों में)	10.8
(3).	पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाये गए कोई अन्य मानदंड	-

5. वीओसीपीटी ने तीन वर्षों 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ वार्षिक प्रशासन रिपोर्टें और पत्तन के एसओआर के सामान्य संशोधन अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प की प्रति पेश की है। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 मार्च 2019 द्वारा बोर्ड संकल्प जमा किया था।

6. वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 फरवरी 2019 द्वारा सूचित किया था कि सम्पूर्ण दरमान संशोधन प्रस्ताव 25 फरवरी 2019 को पत्तन वेबसाइट पर प्रकाशित किए गए हैं। पत्तन पर दरमानों के संशोधन के प्रस्ताव के 25 फरवरी 2019 को प्रकाशन के संबंध में उपयोक्ताओं/अंशधारकों को 26 फरवरी 2019 को भेजे गए ईमेल में उनसे अनुरोध किया गया था कि 15 दिनों के भीतर अर्थात् 12 मार्च 2019 को अथवा उससे पहले पत्तन और टीएमपी को अपनी टिप्पणियां भेज दें।

7. विषय प्रस्ताव पर संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और बीओटी परिचालकों से प्राप्त टिप्पणियों की एक-एक प्रति वीओसीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। वीओसीपीटी ने अपने ईमेलों दिनांक 16 मई 2019 और 28 अगस्त 2019 द्वारा अपना जवाब भेजा था। द विलावरनायर एंड सन (वीएस) ने अपने पत्र दिनांक 07 जून 2019 और टीएनजीईडीसीओ ने अपने पत्र दिनांक 13 जून 2019 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। वीएस से प्राप्त टिप्पणियों और उसके बाद टीएनजीईडीसीओ से प्राप्त टिप्पणियां हमारे पत्रों दिनांक 14 जून 2019 और 17 जून 2019 द्वारा वीओसीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 अगस्त 2019 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

8.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, यह देखा गया था कि वीओसीपीटी के प्रस्ताव में कुछ सूचना अंतर/कमी हैं। इसलिए, हमारे पत्र दिनांक 28 मई 2019 द्वारा वीओसीपीटी से अनुरोध किया गया था कि अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण 10 जून 2019 तक भेज दें। अनुस्मारक के बाद, पत्तन ने पत्र दिनांक 8 जुलाई 2019 द्वारा अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर																														
(क).	पत्तन के लिए																															
1.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (प्रपत्र-1)																															
(i).	<p>संपदा संबंधित व्यय (क्र.सं. 2 (i)(ख) एवं (ग):</p> <p>प्रपत्र-1 के अधीन टिप्पणी 1 पत्तन से यह अपेक्षा करती है कि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित राशि और प्रपत्र-1 में सुविचारित आंकड़ों की मिलान गणना भेजी जाए। वीओसीपीटी ने अपेक्षित मिलान विवरण नहीं भेजा है। वीओसीपीटी यह उपलब्ध करवाये।</p>	<p>यथा अपेक्षित, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के संबंध में प्रपत्र-1 (पत्तन) में दर्शाये गए आंकड़ों का मिलान विवरण अनुबंध-1 द्वारा भेजा गया है।</p>																														
(ii).	<p>क्र.सं. 2 (iv): अधिवर्षिता निधियों जैसे पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि में अंशदान का 2/3:</p> <p>प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2. के अनुसार, अधिवर्षिता निधियों (पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि) में अंशदान का 1/3वां एआरआर परिकलन में सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है जिसका अर्थ 2/3वां अलग रखे जाने की जरूरत है। वीओसीपीटी ने वर्ष 2017-18 के लिए पेंशन निधि और उपदान निधियों के लिए 2/3वां रु. 9120.67 लाख अलग रखने पर विचार किया है। वर्ष 2017-18 के लिए वीओसीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में पेंशन निधि तथा उपदान निधि में अंशदान बताया गया है जोकि रु. 24029 लाख के रूप में अधिवर्षिता निधि का हिस्सा है। इस राशि का 2/3 रु. 16019.30 लाख होता है जोकि वीओसीपीटी द्वारा अलग रखे गए रु. 9120.67 लाख की राशि से मेल नहीं खाती है।</p> <p>वीओसीपीटी एआरआर परिकलन में प्रपत्र-1 में जरूरी शोधन करे ताकि यह प्रशुल्क नीति, 2019 के अनुसार हो सके। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत एवं प्रबंध लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) भेजे।</p>	<p>लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे 2017-18 के अनुसार सुविचारित पेंशन तथा उपदान में अंशदान का 2/3 नीचे दिये गए ब्योरे के अनुसार है जोकि सही है क्योंकि इसे पत्तन तथा सीएचडी के बीच विभाजित किया गया है और इन्हें एक साथ रु. 16019.30 लाख बताया गया है और केवल मिलान किया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाखों में)</p> <table><tr><th colspan="5">2017-18 के लिए प्रपत्र-1 पत्तन तथा सीएचडी में अलग रखने के लिए सुविचारित 2/3 अंशदान के ब्योरे</th></tr><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>पत्तन</th><th>सीएचडी</th><th>लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार कुल आंकड़े</th></tr><tr><td>1.</td><td>पेंशन</td><td>12,681.00</td><td>9,275.00</td><td>21,956.00</td></tr><tr><td>2.</td><td>उपदान</td><td>1,000.00</td><td>1,073.00</td><td>2,073.00</td></tr><tr><td>3.</td><td>योग</td><td>13,681.00</td><td>10,348.00</td><td>24,029.00</td></tr><tr><td>4.</td><td>प्रपत्र-1 में सुविचारित उपर्युक्त का 2/3वां</td><td>9,120.67</td><td>6,898.67</td><td></td></tr></table>	2017-18 के लिए प्रपत्र-1 पत्तन तथा सीएचडी में अलग रखने के लिए सुविचारित 2/3 अंशदान के ब्योरे					क्र.सं.	विवरण	पत्तन	सीएचडी	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार कुल आंकड़े	1.	पेंशन	12,681.00	9,275.00	21,956.00	2.	उपदान	1,000.00	1,073.00	2,073.00	3.	योग	13,681.00	10,348.00	24,029.00	4.	प्रपत्र-1 में सुविचारित उपर्युक्त का 2/3वां	9,120.67	6,898.67	
2017-18 के लिए प्रपत्र-1 पत्तन तथा सीएचडी में अलग रखने के लिए सुविचारित 2/3 अंशदान के ब्योरे																																
क्र.सं.	विवरण	पत्तन	सीएचडी	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार कुल आंकड़े																												
1.	पेंशन	12,681.00	9,275.00	21,956.00																												
2.	उपदान	1,000.00	1,073.00	2,073.00																												
3.	योग	13,681.00	10,348.00	24,029.00																												
4.	प्रपत्र-1 में सुविचारित उपर्युक्त का 2/3वां	9,120.67	6,898.67																													
(iii).	<p>प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय (प्रपत्र-1 का क्र.सं. 2 (vi)):</p> <p>वीओसीपीटी ने समीपवर्ती बर्थ के लिए वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 में क्रमशः रु. 76.05 लाख, रु. 76.05 लाख और रु. 76.05 लाख के मूल्यहास को अलग रखा है। तथापि, पत्तन ने समीपवर्ती बर्थ के लिए परिचालन व्ययों, आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय (एमएओ) और आबंटित वित्त एवं प्रबंधन व्यय (एफएमई) को अलग रखना शून्य दर्शाया है। पत्तन यह पुष्टि करे कि उसने</p>	<p>पीपीपी मोड पर परिचालित समीपवर्ती बर्थों के मामले में, पत्तन बीओटी परिचालक को केवल बर्थ तथा वाटरफ्रंट क्षेत्र की सुविधा उपलब्ध करवाता है। उसके अलावा, पत्तन द्वारा कोई प्रशासनिक व्यय तथा प्रबंधन उपरिव्यय नहीं किए जाते हैं। इसलिए, पत्तन द्वारा निर्मित बर्थ के लिए मूल्यहास प्रपत्र-1 के अधीन सुविचारित किया गया है जैसाकि पूर्व एसओआर संशोधन में किया गया था। समीपवर्ती बर्थ हैं एनसीबी-1, एनसीबी-2, बर्थ सं. 7 एवं 8।</p>																														

	समीपवर्ती बर्थ के लिए मूल्यहास से इतर कोई व्यय नहीं किया है। पत्तन समीपवर्ती बर्थ भी इंगित करे जिसके लिए वीओसीपीटी द्वारा एआरआर परिकलन में समायोजन किया गया है।	
(iv).	वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित प्रपत्र-1 (पत्तन तथा सीएचडी) का क्र.सं. (2) (iv) का शीर्षक वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के साथ संलग्न प्रपत्र 1 के अनुसार नहीं है। पत्तन वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के क्र. सं. (2) (iv) में दिए गए शीर्षक के अनुसार सही करे।	पीपीपी मोड पर परिचालित कंपटिव बर्थों के मामले में, पत्तन बीओटी परिचालक को केवल बर्थ और वाटरफ्रंट क्षेत्र की सुविधा उपलब्ध करवाता है। उसके अलावा पत्तन द्वारा कोई प्रशासनिक व्यय तथा प्रबंधन उपरिव्यय नहीं किए जाते हैं। इसलिए, पत्तन द्वारा निर्मित बर्थ के लिए मूल्यहास प्रपत्र-1 के अधीन सुविचारित किया गया है जैसाकि पूर्व एसओआर संशोधन में किया गया था। समीपवर्ती बर्थ हैं एनसीबी-1, एनसीबी-2, बर्थ सं. 7 एवं 8।
2.	नियोजित पूंजी (प्रपत्र-1 का क्र.सं. 5 (iii) एवं (iv)):	
(i).	प्रपत्र 1 के अनुसार 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियों को लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार लेना होगा। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे निवल अचल परिसंपत्तियां रु. 127482.62 लाख दर्शाता है। वीओसीपीटी ने रु. 101414.34 लाख के निवल अचल परिसंपत्तियों पर पहुंचने के लिए सीएचडी (सीएचडी प्रपत्र 1 देखें) की निवल अचल परिसंपत्तियां रु. 4.28 लाख और रु. 26064 लाख को अलग रखा है। वीओसीपीटी जांच करे और स्पष्ट करे कि निवल अचल परिसंपत्तियों पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा किस खाते में कटौती की गई है।	क्र.सं. 5 (iv) के अनुसार – प्रपत्र-1 की नियोजित पूंजी, बीओटी परिचालक को हस्तांतरित समीपवर्ती बर्थों के लिए प्रोद्भूत अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, के मूल्य को अलग रखा जाना है। तदनुसार, बीओटी आधार पर परिचालित बर्थ एनसीबी-2 के बेसिन और बर्थ के फ्रंट में प्रोद्भूत रु. 260.64 की निकर्षण लागत को 31.03.2018 को रु. 1274.83 करोड़ (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार) के कुल निवल अचल परिसंपत्तियों से अलग रखा गया है।
(ii).	नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए वर्किंग दिशानिर्देश 2015 के खंड 2.4 के अनुसार, पत्तन को 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य को अलग करना होगा। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार, वीओसीपीटी ने 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य के लिए रु. 32505.17 को अलग रखा है। वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित एक्सेल वर्किंग से यह देखा गया है कि पत्तन ने बर्थ 7 को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य रु. 2637.70 लाख + बर्थ 8 रु. 2375.04 लाख + एनसीबी-1 रु. 1732.05 और निकर्षण एनसीबी-2 के लिए रु. 26063.82 जोकि रु. 32808.61 आता है। प्रपत्र 1 और एक्सेल शीट में सुविचारित आंकड़े रु. 303.44 लाख (32808.61 – 32505.17) के दोनों आंकड़ों में भिन्नता से मेल नहीं खाते हैं। वीओसीपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में पुनः जांच करे और उसके विस्तृत स्पष्टीकरण के साथ सही स्थिति बताये।	प्रपत्र-1 गणनाओं के अधीन, रु. 260.64 करोड़ की निकर्षण लागत का निवल प्रखंड मूल्य दो बार कटौती किए जाने के लिए विचार किया गया है एक क्र.सं. 5(i) के अधीन और दूसरा क्र.सं. 5(iv) के अधीन और अब इसे सही किया गया है और संशोधित प्रपत्र-1 (पत्तन) अनुबंध-2 के रूप में संलग्न किया गया है और संशोधित विवरण के अनुसार पत्तन की वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु. 381.20 करोड़ है जबकि पूर्व एआरआर रु. 338.06 करोड़ है।
(iii).	वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, कैपिटल स्पेयर्स के लिए वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष औसत उपभोग होगी और वस्तुसूची की अन्य मदों के मामले में सीमा ईंधनों के सिवाय भंडारों के छह माह औसत उपभोग है। एक्सेल वर्किंग से यह देखा गया है कि वीओसीपीटी भंडार ईंधनों (रु. 1540.4 – 824.77/2) पर विचार करते हुए स्वीकृति-योग्य वस्तुसूची पर पहुंचा है और रु. 357.82 लाख पर पहुंचा है। वीओसीपीटी का लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा रु. 201.49 लाख की वस्तुसूची दर्शाता है। इसलिए, वीओसीपीटी प्रपत्र 1 में सुविचारित आंकड़ों वर्ष 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा में प्रपत्र 1 में सुविचारित आंकड़ों से अंतर्संबंधित करे।	2017-18 के तुलन पत्र के अधीन निर्दिष्ट रु. 201.49 लाख का वस्तुसूची मूल्य पत्तन के पास उपलब्ध वस्तुसूचियों का शेष स्टॉक है। वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, कैपिटल स्पेयर्स के लिए वस्तुसूची का उपभोग एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और वस्तुसूची की अन्य मदों के मामले में यह सीमा ईंधनों के सिवाय भंडारों का छह महीनों का औसत उपभोग होगा। इसलिए, छह महीने की सीमा के साथ लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार ईंधन (रु. 825.77 लाख) के सिवाय कुल भंडार उपभोग प्रपत्र-1 में सुविचारित किया गया है। आदेश में सुविचारित आंकड़े सही हैं।
(iv).	वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, रोकड़ शेष पर सीमा	जहाँ तक वीओसीपीटी का संबंध है, परिचालन व्यय के लिए किए गए वास्तविक

	<p>एक माह के रोकड़ व्यय होंगे। वीओसीपीटी स्वीकृति-योग्य रोकड़ शेष रु. 1804.39 लाख पर पहुंचा था। वीओसीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई एक्सेल शीट को देखने के समय, यह देखा गया कि वीओसीपीटी ने रु. 19679.93 लाख के परिचालन व्ययों, रु. 4754.92 लाख के पेंशन भुगतान और रु. 2782.23 लाख के वर्ष 2018 के लिए घटाये गए मूल्यहास पर विचार किया था और सकल का एक माह अर्थात् रु. 1804.39 लाख रोकड़ व्ययों के रूप में सुविचारित किया गया है। तथापि, वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित आंकड़े लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों से मेल नहीं खाते हैं। इसलिए, वीओसीपीटी प्रपत्र 1 में सुविचारित आंकड़ों वर्ष 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा में प्रपत्र 1 में सुविचारित आंकड़ों से अंतर्संबंधित करे।</p>	<p>भुगतानों और किए गए पेंशन भुगतानों को अपेक्षित रोकड़ व्ययों के रूप में सुविचारित किया जाना है। कुल परिचालन व्यय में से, मूल्यहास गैर रोकड़ व्यय है इसलिए इसे अलग रखा गया है और कार्य पूंजी अपेक्षा के लिए अपेक्षित कुल रोकड़ शेष रु. 19,679.93 लाख के परिचालन व्ययों, रु. 4754.92 लाख के पेंशन भुगतान और रु. 2782.23 लाख के वर्ष 2018 के लिए घटाया गया मूल्यहास तथा सकल का एक माह अर्थात् रु. 1804.39 लाख निर्धारित किया गया है जिनका ब्योरा नीचे दिया गया है:-</p>																								
		<p style="text-align: right;">(रु. लाखों में)</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि</th></tr><tr><td>1</td><td>प्रपत्र-1 (क्र.सं. 1(i))</td><td>10,204.16</td></tr><tr><td>2</td><td>प्रपत्र-1 (क्र.सं. 1(ii))</td><td>9,475.77</td></tr><tr><td>3</td><td>कुल परिचालन व्यय (पत्तन 196,79.93+सीएचडी 4472.73=24152.66 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृ.सं. 53 के अनुसार)</td><td>19,679.93</td></tr><tr><td>4</td><td>पेंशन भुगतान (पत्तन 4754.92 + सीएचडी 2405.28=7160.18 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृ.सं. 113 — पेंशन निधि की आय एवं व्यय)</td><td>4,754.92</td></tr><tr><td>5</td><td>मूल्यहास (पत्तन -2782.23 + सीएचडी 0.87 = 2783.10 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृष्ठ सं. 109 के अनुसार)</td><td>2,782.23</td></tr><tr><td>6</td><td>कुल रोकड़ भुगतान (3+4-5)</td><td>21,652.62</td></tr><tr><td>7</td><td>एक माह के लिए औसत व्यय (6/12)</td><td>1,804.39</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	राशि	1	प्रपत्र-1 (क्र.सं. 1(i))	10,204.16	2	प्रपत्र-1 (क्र.सं. 1(ii))	9,475.77	3	कुल परिचालन व्यय (पत्तन 196,79.93+सीएचडी 4472.73=24152.66 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृ.सं. 53 के अनुसार)	19,679.93	4	पेंशन भुगतान (पत्तन 4754.92 + सीएचडी 2405.28=7160.18 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृ.सं. 113 — पेंशन निधि की आय एवं व्यय)	4,754.92	5	मूल्यहास (पत्तन -2782.23 + सीएचडी 0.87 = 2783.10 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृष्ठ सं. 109 के अनुसार)	2,782.23	6	कुल रोकड़ भुगतान (3+4-5)	21,652.62	7	एक माह के लिए औसत व्यय (6/12)	1,804.39
क्र.सं.	विवरण	राशि																								
1	प्रपत्र-1 (क्र.सं. 1(i))	10,204.16																								
2	प्रपत्र-1 (क्र.सं. 1(ii))	9,475.77																								
3	कुल परिचालन व्यय (पत्तन 196,79.93+सीएचडी 4472.73=24152.66 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृ.सं. 53 के अनुसार)	19,679.93																								
4	पेंशन भुगतान (पत्तन 4754.92 + सीएचडी 2405.28=7160.18 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृ.सं. 113 — पेंशन निधि की आय एवं व्यय)	4,754.92																								
5	मूल्यहास (पत्तन -2782.23 + सीएचडी 0.87 = 2783.10 — वार्षिक रिपोर्ट 2017-18 के पृष्ठ सं. 109 के अनुसार)	2,782.23																								
6	कुल रोकड़ भुगतान (3+4-5)	21,652.62																								
7	एक माह के लिए औसत व्यय (6/12)	1,804.39																								
3.	राजस्व अनुमानन (प्रपत्र-3):																									
(i).	<p>पत्तन ने प्रस्ताव के मुख्य बिंदुओं के पैरा 1 में बताया है कि वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात रु. 365.83 लाख टन है जैसाकि वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन की प्रशासनिक रिपोर्ट में बताया गया है। यह देखा गया है कि पत्तन ने, प्रस्तावित एसओआर में राजस्व का अनुमान लगाने के समय, वर्ष 2017-18 के दौरान अर्जित राजस्व पर विचार किया था और प्रस्तावित दरमानों पर अनुमानित राजस्व पर पहुंचने के लिए 28.39 प्रतिशत की प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि द्वारा वृद्धि की थी। राजस्व का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित प्रारूप के अनुसार, वीओसीपीटी से यह अपेक्षा की जाती है कि वर्ष 2017-18 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित दर पर प्रत्येक प्रशुल्क मद जैसे कार्गो, पोत तथा विविध सेवाएं के लिए राजस्व का अनुमान लगाया जाए।</p>	<p>राजस्व अनुमानन (प्रपत्र-3) के अधीन, राजस्व स्वयं पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो के आधार पर अनुमान लगाया गया है और पोत संबंधित प्रभारों के मामले में यह सम्पूर्ण प्रहस्तित पोतों के लिए सुविचारित किया गया है क्योंकि वीओसीपीटी केवल पत्तन द्वारा (सिवाय एनसीबी-1) संग्रहीत किया जा रहा है, वीओसीपीटी में प्रहस्तित कार्गो के ब्रेकअप का ब्योरा नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><th>प्रहस्तित कार्गो</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>पत्तन</td><td>184.69</td></tr><tr><td>एनटीपीएल – एनसीबी-1 – समीपवर्ती</td><td>36.03</td></tr><tr><td>टीसीटीपीएल – एनसीबी-2 – पीपीपी</td><td>3.20</td></tr><tr><td>कंटेनर कार्गो – बीओटी/पीपीपी</td><td>141.91</td></tr><tr><td>योग</td><td>365.83</td></tr></table>	प्रहस्तित कार्गो	2017-18	पत्तन	184.69	एनटीपीएल – एनसीबी-1 – समीपवर्ती	36.03	टीसीटीपीएल – एनसीबी-2 – पीपीपी	3.20	कंटेनर कार्गो – बीओटी/पीपीपी	141.91	योग	365.83												
प्रहस्तित कार्गो	2017-18																									
पत्तन	184.69																									
एनटीपीएल – एनसीबी-1 – समीपवर्ती	36.03																									
टीसीटीपीएल – एनसीबी-2 – पीपीपी	3.20																									
कंटेनर कार्गो – बीओटी/पीपीपी	141.91																									
योग	365.83																									
(ii).	<p>इसके अलावा, प्रपत्र 3 में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 2017-18 का राजस्व लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक राजस्व से मेल नहीं खाता है। अर्थात् पत्तन देयताओं के लिए, वर्ष 2017-18 के लिए वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2017-18 के लिए प्रपत्र 3 में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित पाइलटेंज शुल्क अर्जन रु. 3550.38 लाख और रु. 6313.95 लाख है जोकि रु. 3431.98 लाख के पत्तन देयताओं और रु. 3326.83 लाख के पाइलटेंज शुल्कों और वर्ष</p>	<p>अनुमानित आय 2017-18 के टनभार पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है इसलिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2017-18 के दौरान प्राप्त वास्तविक आय में 3.45 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ मिलान किए गए 2017-18 के टनभार पर विचार करते हुए अर्जनों को दर्शाने वाला संशोधित प्रपत्र-3 (राजस्व अनुमानन) अनुबंध- III और IV द्वारा संलग्न किया गया है। इसलिए, पहले से बताये गए आंकड़े सही हैं।</p>																								

	2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित रु. 3208.15 लाख के मूरिंग शुल्कों से मेल नहीं खाता है। वर्ष 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित राजस्व में भिन्नता और प्रपत्र-3 में वास्तविक आय का मिलान किया जाए।													
(iii).	वीओसीपीटी ने कुछ प्रशुल्क मदों के स्लैब ढांचों के युक्तिकरण का प्रस्ताव किया है। युक्तिकरण किया गया स्लैब ढांचा प्रशुल्क में 28 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि की गई है। पत्तन इसपर पुनर्विचार करे और युक्तिसंगत बनाये गए स्लैब वार ढांचे में राजस्व को लिया जाए।	एमओएस निदेशों के अनुसार स्लैब ढांचों के युक्तिकरण पर, छोटे आकार के पार्सल के लिए प्रशुल्क की वृद्धि अपरिहार्य है। इसपर काबू पाने के लिए, पत्तन ने पोत संबंधित प्रभारों को 30 प्रतिशत से कम करके 10 प्रतिशत करने और लेबर लेवी को रु. 30/- प्रति मी.ट. से रु. 20/- प्रति मी.ट. किए जाने का प्रस्ताव किया है। तथापि, संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत प्रस्तावित वृद्धि को युक्तिसंगत बनाने के लिए एक और स्लैब को शामिल किया गया है। तदनुसार, पत्तन तथा सीएचडी दोनों के लिए संशोधित राजस्व अनुमानन प्रस्तुत किया गया है। यह भी सूचित किया गया है कि प्रस्तावित वृद्धि एआरआर के अनुसार अपेक्षित समग्र प्रतिशत वृद्धि से कम है। (आखिरकार पत्तन ने रु. 50/- प्रति टन का प्रस्ताव किया है)												
(iv).	उपर्युक्त के मद्देनजर, वीओसीपीटी राजस्व अनुमानों के समर्थन में विस्तृत गणना के साथ संशोधित राजस्व अनुमान (प्रपत्र-3) भेजे। 2017-18 के वास्तवित यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, वीओसीपीटी निम्नलिखित भेजने का भी अनुरोध है:-	जी हाँ। पत्तन और सीएचडी के लिए क्रमशः अनुबंध-III और IV द्वारा संलग्न किया गया है।												
(क).	पुष्टि करें कि पोत संबंधित प्रभारों के लिए राजस्व अनुमानों में सुविचारित कुल जीआरटी पोत वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के वास्तविक कुल जीआरटी से मेल खाता है। बेमेल, यदि कोई हो, की स्थिति में, वीओसीपीटी भिन्नता का समाधान करे।	यह पुष्टि की गई है कि पोत संबंधित प्रभारों के लिए राजस्व अनुमानों में सुविचारित कुल जीआरटी पोत वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के वास्तविक कुल जीआरटी से मेल खाता है।												
(ख).	प्रशासनिक रिपोर्ट के अनुसार, वीओसीपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो की कुल मात्रा 365.83 लाख टन है। वीओसीपीटी पुष्टि करे कि राजस्व अनुमानों में सुविचारित कार्गो की मात्रा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो और प्रशासनिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित से मेल खाती है। भिन्नता की स्थिति में, भिन्नता का मिलान किया जाना है।	<div>जी हाँ। पत्तन ने पोत संबंधित आय के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो की कुल मात्रा 365.83 लाख टन पर विचार किया है और कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में पत्तन ने पीपीपी परिचालनों के माध्यम से प्रहस्तित टनभार को अलग रखते हुए 184.69 लाख टन पर विचार किया है जिसका ब्योरा नीचे दिया गया है:</div> <table><tr><td>विवरण</td><td>2017-18</td></tr><tr><td>घाटशुल्क कार्गो</td><td>184.69</td></tr><tr><td>एनटीपीएल</td><td>36.03</td></tr><tr><td>टीसीटीपीएल-एनसीबी-II</td><td>3.20</td></tr><tr><td>कंटेनर कार्गो</td><td>141.91</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>365.83</td></tr></table>	विवरण	2017-18	घाटशुल्क कार्गो	184.69	एनटीपीएल	36.03	टीसीटीपीएल-एनसीबी-II	3.20	कंटेनर कार्गो	141.91	जोड़	365.83
विवरण	2017-18													
घाटशुल्क कार्गो	184.69													
एनटीपीएल	36.03													
टीसीटीपीएल-एनसीबी-II	3.20													
कंटेनर कार्गो	141.91													
जोड़	365.83													
(ग).	पोत संबंधित प्रभारों से राजस्व का अनुमान प्रचलित विनिमय दर से लिया गया दिखाई नहीं देता है। पत्तन राजस्व अनुमानों में सुविचारित विनिमय दर दर्शाये और कि यह प्रचलित विनिमय दर दर्शाता है।	उस प्रचलित विनिमय दर के साथ 2017-18 के दौरान विनिमय दर में वृद्धि के कारण विदेशी मुद्रा उतार-चढ़ाव का प्रभाव लिया गया है और वृद्धि 9.08 प्रतिशत है।												
(घ).	प्रस्तावित दरमान (प्रपत्र 3) में राजस्व अनुमान से यह देखा गया है कि पत्तन ने दरमान (एसओआर) में प्रस्तावित कुछ प्रशुल्क मदों के मामले में किसी राजस्व प्रभाव नहीं नहीं लिया है। ऐसी मदों जिनके लिए कोई राजस्व नहीं है, की सूची प्रपत्र 3 में ली गई है जो अनुबंध-क रूप में संलग्न है।	<div>प्रपत्र-3 में प्रस्तावित तत्संबंधी प्रशुल्क मदों के राजस्व प्रभाव के ब्योरे अलग से भेजे गए हैं और अनुबंध-VII द्वारा संलग्न किए गए हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:</div> <div>प्रस्तावित एसओआर के प्रपत्र-3 में ली गई प्रशुल्क मदों की सूची।</div> <table><tr><th>अनुसूची सं.</th><th>विवरण</th><th>प्रपत्र-3 में ली गई राशि</th></tr><tr><td>2.2.2</td><td>विविध पाइलटेंज शुल्क</td><td>टोवेज सहित पाइलटेंज</td></tr><tr><td>2.3</td><td>टग किराया शुल्क</td><td>टोवेज सहित पाइलटेंज</td></tr><tr><td>2.4.2</td><td>अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार</td><td>बर्थ किराया शुल्क</td></tr></table>	अनुसूची सं.	विवरण	प्रपत्र-3 में ली गई राशि	2.2.2	विविध पाइलटेंज शुल्क	टोवेज सहित पाइलटेंज	2.3	टग किराया शुल्क	टोवेज सहित पाइलटेंज	2.4.2	अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार	बर्थ किराया शुल्क
अनुसूची सं.	विवरण	प्रपत्र-3 में ली गई राशि												
2.2.2	विविध पाइलटेंज शुल्क	टोवेज सहित पाइलटेंज												
2.3	टग किराया शुल्क	टोवेज सहित पाइलटेंज												
2.4.2	अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार	बर्थ किराया शुल्क												

	2.5	लंगरगाह पर पोतों के मामले में लाइटरेज परिचालन शुल्क	शून्य
	3.1.1	कुछ कार्गो मर्दों के लिए घाटशुल्क प्रभार	घाटशुल्क – अन्य
	3.3	भंडारण शुल्क	चूंकि खुला स्थान भंडारण अलग किया गया है, इसलिए इसपर विचार नहीं किया गया है।
	3.4	मार्शलिंग यार्ड के लिए भंडारण शुल्क	अन्य
	4.1	प्रशीतन कंटेनरों के लिए विशेष सेवाओं हेतु प्रभार	शून्य
	4.2	खाली तथा लदे हुए कंटेनरों पर भंडारण किराया	शून्य
	4.3	कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए विलंबशुल्क प्रभार	विलंबशुल्क प्रभार
	(क).4.3.1	कंटेनरयुक्त आयात कार्गो	
	(ख). 4.3.2	कंटेनरयुक्त निर्यात कार्गो	
	5.01	भारतोलन प्रभार	शून्य क्योंकि धर्मकांटा एचएससीएल द्वारा परिचालित किया जाता है
	5.02.1	घाट क्रेनों तथा अन्य क्रेनों के कभी-कभी उपयोग के लिए प्रभार	किराया प्रभार – घाट क्रेन
	5.02.2	मास्टरों, स्वामियों अथवा पोत के एजेंटों के लिए ग्रेब किराये पर लेने के लिए प्रभार	किराया प्रभार – घाट क्रेन
	5.04	पत्तन परिसर में कोयला मजदूर लाइन्स में कम्पार्टमेंटों के अधिग्रहण के लिए किराया	अन्य
	5.05	नौचालन पोतों के स्वामियों के लिए और शुष्क गोदीकरण के अन्य सरकार विभागों के लिए उनके पोतों के लिए शुष्क गोदी किराये पर लेने के लिए प्रभार।	शून्य
	5.06	हारबर परिसर में फोटो लेने अथवा फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार	अन्य
	5.07	यात्री वाहनों के विभिन्न प्रकारों के लिए यात्री टोल और प्रभार	शून्य
	5.08	बिलों और रसीदों आदि की डुप्लीकेट प्रति जारी करना	अन्य
	5.09	पत्तन द्वारा बिजली की आपूर्ति के लिए उपरिच्यय व्ययों की वसूली के लिए प्रभार।	बिजली उपरिच्यय

(ड).	<p>हालांकि एसओआर निम्नलिखित मदों के लिए नया प्रशुल्क प्रस्तावित करता है, परंतु पत्तन ने प्रपत्र 3 में इन मदों के लिए किसी राजस्व को नहीं दर्शाया है:</p> <p>3.1.1 घाटशुल्क देयताओं की अनुसूची:</p> <p>(i). लिक्विड बल्क – कोयला-डीजल तेल, फरनेस ऑयल आदि के प्रकार</p> <p>(ii). शुष्क बल्क – कोयला-अभियांत्रिक, मैनुअल, मेट तथा पेट कोक आदि के सभी प्रकार</p> <p>(iii). शुष्क बल्क कार्गो – क्लिंगर, सीयू सांद्रित, गारनेट सैंड, जिप्सम सैंड, जिप्सम इन, आयरन ऑर, चूना बल्क में, पोटेशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी), चीनी, सल्फर, यूरिया, गेहूँ।</p> <p>(iv). ब्रेक बल्क – काजू केरनाल फ्रूट्स, निर्माण सामग्री</p> <p>(v). आरओ आरओ पोत – 1600 सीसी से कम के प्रहस्तन के लिए आरओ आरओ के माध्यम से ऑटोमोबाइल आदि</p> <p>पत्तन यह पुष्टि करे कि वर्ष 2017-18 में उपर्युक्त मदों के लिए वीओसीपीटी द्वारा कोई यातायात/सेवाएं प्रदान नहीं की गई हैं।</p>	<p>कोई नई प्रशुल्क मदें प्रस्तावित नहीं की गई हैं और प्रस्तावित वर्गीकरण केवल स्पष्टता उपलब्ध करवाने के लिए कार्गो मौजूदा आगमन पैटर्न के आधार पर पुनर्समूहन के लिए है। इसलिए, सभी उल्लिखित मदें प्रपत्र-3 में पहले ही ली जा चुकी हैं सिवाय एक आरओ आरओ पोत – 1600 सीसी से कम के प्रहस्तन के लिए आरओ आरओ पोतों के माध्यम से ऑटोमोबाइल आदि। चूंकि यह अभी तक पत्तन द्वारा प्रहस्तित नहीं किया गया है और इसे शून्य माना गया है।</p>
4.	दरमान:	
(i).	<p>वीओसीपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदें/शर्तें प्रस्तावित की हैं और मौजूदा एसओआर के बहुत-से युक्तिकरण/सरलीकरण का प्रस्ताव किया है और कुछ प्रशुल्क मदें/शर्तें हटाने का भी प्रस्ताव किया है।</p> <p>वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.12 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि एक नई शर्त शामिल की जाती है अथवा यदि मौजूदा शर्त को परिचालन अथवा किसी अन्य आकस्मिकता के कारण संशोधित किया जाता है, तो पत्तन ऐसा संशोधन उसके कारणों के साथ निर्धारित कर सकता है और एसओआर में वित्तीय/राजस्व प्रभाव को ले सकता है। नई मदों के लिए अंगीकृत आधार भेजा जाना है और इसका वित्तीय प्रभाव प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमानों में लिया जाना है। पत्तन मसौदा प्रस्तावित एसओआर में प्रस्तावित संशोधनों के कारण वित्तीय प्रभाव, यदि कोई हो, को ले।</p>	<p>पत्तन ने प्रशुल्क की किसी नई मद का प्रस्ताव नहीं किया है परंतु सरलीकरण के लिए केवल मौजूदा प्रशुल्क मदों/शर्तों का पुनर्समूहन/युक्तिकरण किया है जिसका राजस्व अनुमान पर कोई वित्तीय प्रभाव नहीं है। दरमान की मौजूदा निबंधन एवं शर्तों की समीक्षा करने के बाद पत्तन ने अनावश्यक/अप्रचलित भागों को ही हटाने का प्रस्ताव किया है।</p>
(ii).	सामान्य निबंधन एवं शर्तें:	
(क).	<p>टिप्पणी ((iii) (क): रियायती तटीय दर पर पोत संबंधित प्रभावों (वीआरसी) की लेवी के लिए मानदंड और विदेशी दर:</p> <p>वीओसीपीटी ने “सांविधिक प्राधिकरण जैसे सीमाशुल्क द्वारा जारी किए गए परिवर्तन प्रमाणपत्र में उल्लिखित” शब्द को शामिल करने और “पोत तटीय माल की लदाई शुरू करता है” शब्द को हटाने का प्रस्ताव किया है।</p> <p>यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मौजूदा एसओआर में निर्धारित मौजूदा टिप्पणी सं. (iii) (क) इस प्राधिकरण द्वारा नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए स्पष्टीकरण और तत्कालीन एमएसआरटीएच द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के आधार पर सामान्य अंगीकरण आदेश के रूप में अपने आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 29 सितंबर 2015 द्वारा अनुमोदित किया गया था। अतः वीओसीपीटी सामान्य अंगीकरण आदेश के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित मौजूदा टिप्पणी को बनाये रखा जाए।</p>	सहमत।
(ख).	<p>मौजूदा टिप्पणी(xviii):</p> <p>वीओसीपीटी ने वीओसीपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक</p>	सहमत।

	विलंबों के लिए उपयोक्ताओं द्वारा प्रभारों की अदायगी नहीं किए जाने की आवश्यकता संबंधी मौजूदा टिप्पणी (xviii) को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा उद्धरित कारण है कि पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के बाद बर्थ किराया तथा लंगरगाह प्रभार रूकने के संबंध में विशिष्ट प्रावधान उपलब्ध हैं जब पोत तैयार होता है परंतु बर्थ तैयार नहीं होता है। इस संबंध में, कृपया वीओसीपीटी नोट करे कि उक्त टिप्पणी सामान्य प्रकृति की है जोकि सभी महापत्तन न्यासों के एसओआर में एकसमान रूप से निर्धारित की गई है और इसलिए प्रस्तावित एसओआर में भी बनाये रखा जाए।																			
(ग).	<p><u>मौजूदा टिप्पणी (xix) (ख) और प्रस्तावित टिप्पणी (xviii) (ख)</u></p> <p>मौजूदा टिप्पणी को यह संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है कि वरीयता बर्थिंग पोत परिवहन मंत्रालय/भारत सरकार द्वारा समय-समय पर जारी दिशानिर्देशों/आदेश के अनुसार और पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा निदेशित प्रचलित बर्थिंग नीति के अनुसार भी सुविचारित की जाएगी।</p> <p>चूंकि मौजूदा टिप्पणी एमओएस के पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितंबर 2014 के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/14/2016-विविध दिनांक 16 फरवरी 2016 द्वारा जारी सामान्य अंगीकरण आदेश से टिप्पणियों में से एक है और इसे एसओआर में अधिक पारदर्शिता के लिए बनाये रखा जाए।</p>	प्रस्तावित शर्तें पोत परिवहन मंत्रालय के आदेशों का उल्लंघन नहीं है और स्पष्टता लाने का प्रयास है तथा किसी विशिष्ट अनुमोदन के बिना समय-समय पर एमओएस द्वारा जारी निदेशों की मानक प्रयोज्यता है। उदाहरणार्थ मंत्रालय अवधि विशेष के लिए उर्वरक पोतों के लिए वरीयता बर्थिंग के संबंध में विशिष्ट निदेश जारी करता है, खाद्यान्न पोत जिन्हें बिना किसी अनुमोदन के तत्काल लागू किए जाने की जरूरत होती है।																		
(घ).	<p><u>टिप्पणी (xx) (क) और (ख)</u></p> <p>प्रस्तावित टिप्पणी में विनिर्दिष्ट किया गया है कि अगला वार्षिक सूचकांकन वीओसीपीटी द्वारा एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए जाने के अधीन किया जाएगा। वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पत्तन द्वारा निर्धारित अनुमानित एआरआर वर्ष 2018-19 के लिए 3.5 प्रतिशत सूचकांकित किया गया है। कार्यनिष्पादन मानकों के साथ प्रस्तावित एसओआर वर्ष 2019-20 के लिए इसे लागू किए जाने की तारीख से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, अगला सूचकांकन 1 मई अर्थात् 1 मई 2020 से किया जाएगा। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को तदनुसार प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार सही किया जाए।</p>	सहमत।																		
(iii).	<p><u>अनुसूची 2.2.1 पाइलटेज प्रभार</u></p> <p>पत्तन ने मौजूदा स्लैब ढांचे को वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार 6 स्लैबों से 3 स्लैब किया गया है। प्रस्तावित स्लैबों के पुनर्गठन से मौजूदा दर में 30 प्रतिशत से अधिक वृद्धि होगी। (30,000 जीआरटी तक - तटीय के लिए 38.48 प्रतिशत और विदेशी के लिए 38.46 प्रतिशत वृद्धि) (14.43-10.42/10.42*100) वीओसीपीटी इसे पुनः देखे।</p>	<p>पाइलटेज के लिए स्लैब का युक्तिकरण एमओएस के निदेशों के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। तथापि, संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं ने अपनी आपत्तियां उठाई थीं और प्रस्तावित स्लैबों की समीक्षा करने का अनुरोध किया था। उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध और कुल पोतों के प्रति स्लैब विशेष में पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की सं. पर विचार करते हुए, प्रस्ताव की समीक्षा की गई है और मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 3 स्लैबों के स्थान पर 4 स्लैबों का प्रस्ताव किया गया है। पाइलटेज सेवाओं के लिए प्रस्तावित संशोधित स्लैब और दरें निम्नलिखित हैं:-</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">पोत का आकार</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी</th></tr><tr><th>तटीय पोत (रु. में)</th><th>विदेशगामी पोत (अ.डा. में)</th></tr><tr><td>1</td><td>20,000 तक</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr><tr><td>2</td><td>20,001 से 30,000 जीआरटी</td><td>13.92</td><td>0.5338</td></tr><tr><td>3</td><td>30,001 - 60,000 जीआरटी</td><td>11.13</td><td>0.4270</td></tr></table>	क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी		तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	1	20,000 तक	13.47	0.5162	2	20,001 से 30,000 जीआरटी	13.92	0.5338	3	30,001 - 60,000 जीआरटी	11.13	0.4270
क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी																		
		तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)																	
1	20,000 तक	13.47	0.5162																	
2	20,001 से 30,000 जीआरटी	13.92	0.5338																	
3	30,001 - 60,000 जीआरटी	11.13	0.4270																	

		4	60,001 और अधिक जीआरटी	9.74	0.3736
		तदनुसार, पत्तन के लिए संशोधित राजस्व अनुमानन अनुबंध-III द्वारा प्रस्तुत किया गया है। वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार भी, पत्तन समग्र अपेक्षित एआरआर के भीतर सेवाओं पर प्रशुल्क समायोजित कर सकता है। प्रस्तावित वृद्धि पर, अपेक्षित एआरआर रु. 52.20 करोड़ की पूरी नहीं हुई कमी को छोड़ने के बाद भी पूरी नहीं हुई।			
(iv).	अनुसूची 2.2.3 स्थानांतरण प्रभार: वीओसीपीटी ने स्थानांतरण प्रभार की तालिका के नीचे टिप्पणी का प्रस्ताव किया है जिसमें "स्थानांतरण प्रभार" की बजाय "पाइलटेज शुल्क" उल्लिखित किया गया है। इस असावधानीवश त्रुटि को सही किया गया है।	"पाइलटेज शुल्क" शब्द को "स्थानांतरण प्रभार" पढ़ा जाए।			
(v).	अनुसूची 2.2.1, 2.2.2 और 2.2.3 टिप्पणी सं. 3 (i) (च) से संबंधित सामान्य टिप्पणी क्र.सं. 8 (ख): वीओसीपीटी ने यह नई टिप्पणी प्रस्तावित की है कि हारबर बेसिन के भीतर बर्थों के बीच स्थानांतरण की स्थिति में, स्थानांतरण प्रभार अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पाइलटेज शुल्क के 35 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा। इस संबंध में, पत्तन यह नई टिप्पणी शामिल करने का कारण और 35 प्रतिशत के लिए आधार बतायें। इसके अलावा पत्तन तदनुसार प्रपत्र-3 में इस टिप्पणी से राजस्व को ले।	वर्तमान में वीओसीपीटी के पास एक डीप ड्राफ्ट कॉमन यूजर बर्थ अर्थात् सं. IX (डुबाव 14.20 मीटर) है और सभी डीप ड्राफ्ट पोत शुरू में यहां बर्थ किए जाते हैं और ऐसे पोतों से माल उतारने के बाद उपयुक्त बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है। इसलिए, ट्रेड को प्रोत्साहित करने के लिए, पत्तन ने दूरी तथा अनुवर्ती स्थानांतरण पर ध्यान दिए बिना प्रथम स्थानांतरण के लिए प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है, पत्तन पाइलटेज शुल्क के 35 प्रतिशत की दर से स्थानांतरण प्रभारों की वसूली करने का प्रस्ताव करता है। 35 प्रतिशत प्रशुल्क मौजूदा एसओआर की अनुसूची 2.2.3 (i) एवं (ii) के अधीन प्रशुल्क की औसत के आधार पर निर्धारित किया गया है। इस क्षमता से राजस्व लिये जाने के संबंध में, यह निवेदन है कि पहले की घटनाओं से कोई दूसरा स्थानांतरण रिकार्ड नहीं किया गया था क्योंकि इसलिए प्रस्तावित मान से राजस्व, यदि कोई हो, नगण्य है और प्रथम स्थानांतरण जोकि निःशुल्क बनाया गया था, से क्षतिपूर्ति किया जाएगा।			
(vi).	टग किराया शुल्कों की अनुसूची 2.3: पत्तन ने यह कहते हुए विदेशगामी पोतों के लिए टग किराया शुल्कों की मौजूदा दरों से दूर रहने का प्रस्ताव किया है कि टग और अन्य क्राफ्टों का उपयोग विविध प्रयोजनों के लिए है पोत संबंधित सेवाओं के लिए नहीं है। इसलिए, वीओसीपीटी की राय में विदेशी तथा तटीय महत्ता की प्रासंगिकता अपेक्षित नहीं है। इसलिए, 60 प्रतिशत की मौजूदा तटीय दर को 100 प्रतिशत की एकल दर में परिवर्तित करते हुए सामान्य बनाया गया है। वीओसीपीटी ने प्रशुल्क दरों में 113 प्रतिशत से 121 प्रतिशत के बीच वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यह कहना है कि हालांकि टग सेवाएं विविध प्रयोजनों के लिए उपलब्ध करवाई जा सकती हैं परंतु यह पोत संबंधित सेवा है। वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 10.1.1 के अनुसार, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों को अमेरिकी डॉलरों में मूल्यवर्गित किया जाएगा और भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, पत्तन वर्किंग दिशानिर्देशों का अनुपालन करने के लिए प्रचलित स्थिति के अनुसार विदेशी तथा तटीय पोत के लिए दर के निर्धारण पर विचार करे। पत्तन ने इस मद से राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है। पत्तन 2017-18 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर प्रपत्र 3 में इस प्रशुल्क मद से राजस्व को भी ले सकता है।	टग किराया प्रभार केवल विविध सेवाओं अर्थात् पोत के ध्वज पर ध्यान दिए बिना मरम्मत के लिए जलयान का आना, ऑफ शोर आपूर्ति पोत (ओएसवी) के आधार पर वसूल किए जा रहे हैं। चूंकि टग किराया सेवाएं मुख्य प्रयोजनों के लिए किसी वाणिज्यिक पोत को खींचने अथवा धक्का देने के लिए नहीं है, इसलिए इसे पोत संबंधित सेवा के रूप में नहीं माना जा सकता और इसलिए यह वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 10.1.1 के दायरे में नहीं आता है। टग किराये के प्रयोजन पर विचार करते हुए, दर को केवल भारतीय रुपयों में निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि इस गतिविधि पर राजस्व के अनुमानन के संबंध में विदेशी अथवा तटीय में से किसी सेवा में कोई अंतर नहीं था, इसलिए पाइलटेज आय के अधीन इसपर पहले ही विचार किया गया है।			

(vii).	<p>अनुसूची 2.4 बर्थ किराया प्रभार:</p> <p>पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के खंड 10.9 के आधार पर बर्थ किराया प्रभारों के स्लैब ढांचे में युक्तिकरण का प्रस्ताव किया है।</p> <p>पत्तन युक्तिसंगत प्रशुल्क के लिए आधार बताये क्योंकि वीओसीपीटी द्वारा मांग किए गए प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि इसके कवरिंग पत्र में उल्लिखित 30 प्रतिशत के स्थान पर 30000 जीआरटी के प्रथम स्लैब के लिए विदेशगामी पोते के लिए 42.37 प्रतिशत और तटीय पोत के लिए 43.80 प्रतिशत है। पत्तन 2017-18 के वास्तविक आंकड़े स्लैब वार के आधार पर प्रपत्र 3 में इस प्रशुल्क मद से राजस्व को भी ले सकता है।</p>	
(viii).	<p>अन्य पोत टिप्पणी सं. 4 के लिए बर्थ किराया प्रभारों के लिए 2.4.2 अनुसूची:</p>	
(क).	<p>उपर्युक्त अनुसूची के अधीन मौजूदा टिप्पणी 4 दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए बर्थिंग अधिग्रहण का मूल्यांकन करने के लिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित करता है। वीओसीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए शुष्क बल्क कार्गो तथा जुमानों एवं प्रोत्साहनों के लिए उत्पादकता मानदंडों से संबंधित मौजूदा टिप्पणी सं. (4) हटाने का प्रस्ताव किया है कि जहां कहीं बर्थिंग मानदंडों में परिवर्तन किए गए हैं वहां सतत अनुवीक्षण लागू किया गया है। पत्तन यह स्पष्ट करे कि मौजूदा टिप्पणी 4 को हटाने का उसका प्रस्ताव बर्थिंग नीति, 2016 का अनुपालन कैसे करता है।</p>	<p>बर्थिंग नीति के खंड 7.2 के अनुसार, लंगरगाह प्रभारों के साथ विभिन्न घटकों के लिए कार्यनिष्पादन सभी पत्तनों द्वारा तब तक प्रथम वर्ष में प्रत्येक तिमाही में परिकलित किया जाता है जब तक लक्ष्य मानदंडों पर नहीं पहुंच जाते। तत्पश्चात, मानदंड प्रतिवर्ष परिगणित किए जा सकते हैं अथवा बर्थों में अवसंरचना के अपग्रेडेशन पर। इसके अलावा, पत्तनों से यह अपेक्षा की जाती है कि चार्टर पार्टियों में उन्हें शामिल करने के लिए उन्हें अनुमति देने हेतु प्रथम तिमाही की शुरुआत में ग्राहकों तथा एजेंटों को लक्ष्य मानदंडों की जानकारी साझा करें।</p>
(ख).	<p>इस प्राधिकरण ने, पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर, अपने आदेश सं. टीएमपी/53/2019-वीओसीपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019 द्वारा उक्त टिप्पणी संशोधित की थी। उक्त आदेश में, वीओसीपीटी को यह बताया गया था कि बर्थिंग नीति में पत्तनों में उपलब्ध अवसंरचना को ध्यान में रखते हुए विभिन्न शुष्क बल्क घटकों के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों का परिकलन करने के लिए सभी महापत्तनों के लिए मानकीकृत दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं। उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, वीओसीपीटी को अगले संशोधन के दौरान बर्थिंग नीति में निर्धारित प्रासंगिक मानदंडों का अनुसरण करते हुए उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचने की संभावना की जांच की सलाह दी गई थी। पत्तन ने उक्त आदेश में प्रदत्त सलाह का अनुपालन नहीं किया है।</p> <p>अतः, वीओसीपीटी से अनुरोध है कि मौजूदा प्रावधान को हटाने का प्रस्ताव करने की बजाय उक्त आदेश में यथा उल्लिखित बर्थिंग नीति में निर्धारित प्रासंगिक मानदंडों का अनुसरण करते हुए उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचने की संभावना पर पुनर्विचार और जांच करे।</p>	<p>उपर्युक्त के मददेनजर, चूंकि बर्थिंग मानदंड प्रत्येक तिमाही वार और अनुवर्ती वर्ष वार समीक्षा की जानी है, ऐसे ही दरमानों में सहित जोकि 3 वर्षों में एक बार संशोधित किया जा रहा है, प्रयोजन को पूरा नहीं करता है। इसलिए, उत्पादकता मानदंडों को सामान्य एसओआर से अलग करने का निर्णय लिया गया है और यह वार्षिक आधार पर तत्संबंधी बर्थों में उपलब्ध अवसंरचना के साथ उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर विचार करने का निर्णय लिया जाएगा और इसके बारे में बर्थिंग नीति के अनुसार उनकी ओर से आगे कार्यवाही करने के लिए सूचित किया जाए। इसके अलावा, वीओसीपीटी को ज्ञात हुआ है कि वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित प्रक्रिया का अन्य पत्तनों द्वारा भी अनुसरण किया जा रहा है।</p>
(ix).	<p>वीओसीपीटी ने यह कहते हुए अनुसूची 2.6.1 लंगरगाह शुल्क को हटाने का प्रस्ताव किया है कि युक्तिकरण का कारण उपयोक्ता के लाभ के लिए है। एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति, 2016 का खंड 6 लंगरगाह प्रभार की लेवी के लिए दिशानिर्देश निर्धारित करता है। लंगरगाह प्रभार हटाने के लिए वीओसीपीटी का प्रस्ताव बर्थिंग नीति, 2016 के अनुसार नहीं है। अतः पत्तन बर्थिंग नीति, 2016 के अनुसार लंगरगाह प्रभार का प्रस्ताव करने के लिए जांच तथा विचार करे। इस मद से राजस्व भी प्रपत्र 3 में दिया जाए।</p>	<p>वीओसीपीटी ने निम्नलिखित कारणों से सम्पूर्ण लंगरगाह प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है:</p> <p>(1). लंगरगाह प्रभारों की वसूली सामान्य हिटरलैंड में परिचालन कर रहे पोतवणिकों के लिए एक अवरोधक कारक है और निजी पत्तनों में परिचालन करने के लिए वरीयता दी जा रही है जहां लंगरगाह प्रभार नहीं हैं।</p> <p>(2). हालांकि बर्थिंग नीति, 2016 लंगरगाह प्रभारों की लेवी उपलब्ध करवाता है इससे उपयोक्ताओं के लिए उत्तराई लागत में वृद्धि होगी और वे निजी पत्तनों में उक्त कार्गो के प्रहस्तन को वरीयता दे सकते हैं। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, बताया गया है कि यातायात में किसी परिवर्तन अथवा वृद्धि से पहले यह सुनिश्चित करना होगा कि इससे यातायात की हानि नहीं हो।</p> <p>(3). कुछ महापत्तन भी अपने पत्तनों की ओर कार्गो को आकर्षित करने के लिए प्रतिस्पर्धी परिदृश्य में लंगरगाह प्रभारों की वसूली नहीं कर रहे हैं जिसके</p>

		परिणामस्वरूप उतराई लागत कम होगी।																																
		उपर्युक्त के मददेनजर, पत्तन ने कोई लंगरगाह प्रभार वसूल नहीं करने का निर्णय लिया है। तथापि, प्रासंगिक अनुसूची को टीएमपी के अनुमोदन से शामिल किया जाएगा जैसे और जब प्रतीक्षा समय उपयोक्तों की कार्यवाई के कारण असामान्य रूप से पार करता है।																																
(x).	पत्तन ने लंगरगाह में पोत के मामले में अनुसूची 2.7 लाइटरेज परिचालन शुल्क को युक्तिसंगत बनाया है। इसके अलावा, पत्तन ने इस अनुसूची से संबंधित मौजूदा टिप्पणियों को हटाने का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी इस अनुसूची से संबंधित मौजूदा टिप्पणियों को हटाने का प्रस्ताव करने के कारण बताये।	लाइटरेज प्रभारों के लिए स्लेब का युक्तिकरण एमओएस के निदेशों के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। तथापि, टीएमपी द्वारा आयोजित की गई संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन द्वारा उठाये गए बिंदुओं पर विचार करते हुए इसकी समीक्षा की गई है और तदनुसार, प्रस्ताव में 3 स्लैबों के स्थान पर 4 स्लैबों का प्रस्ताव किया गया है:-																																
		क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग																														
				तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ. डा. में)																													
		1.	0 to 20,000 जीआरटी	0.0357	0.0014																													
		2.	20,001 - 30,000 जीआरटी	0.0391	0.0015																													
		3.	30,001 - 60,000 जीआरटी	0.0313	0.0012																													
		4.	60,001 जीआरटी और अधिक	0.0274	0.0011																													
		5.	दोगुनी बैंकिंग	उस पोत के मामले में जिसे बर्थ अधिग्रहण करते हुए दूसरे पोत के साथ दो बार बैंक किया जाता है, उपर्युक्त अनुसूची में उपर्युक्त विनिर्दिष्ट प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।																														
		अनुसूची 2.7 को शासित करने वाली टिप्पणियां उन पोतों से संबंधित हैं जिनका डुबाव 10.7 से अधिक है और जिन्हें डुबाव प्रतिबंधों के कारण प्रासंगिक समय पर प्रहस्तित नहीं किया जा सकता। तथापि, इस पत्तन में उपलब्ध मौजूदा डुबाव 14.20 मीटर है और इस उपलब्ध डुबाव के साथ है, मौजूदा एसओआर में टिप्पणियां अनावश्यक है और इसलिए जरूरी नहीं है। इसलिए, इसे हटा दिया गया है।																																
		(xi).	<u>अनुसूची 3.1.1 घाटशुल्क देयता:</u> सरकारी की तटीय रियायत नीति के अनुसार, केवल तटीय ताप कोयला के लिए प्रशुल्क तटीय रियायती दर को प्राप्त नहीं करता है। वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित घाटशुल्क देयताओं की अनुसूची के अनुसार, सीमाशुल्क दस्तावेज में किसी भी परिभाषित नाम से ताप कोयला और कोयला तथा ताप बिजली संयंत्रों के लिए प्रयोग किया जाता है, तटीय रियायत दर प्राप्त नहीं करता है। अन्य तटीय कोयला कार्गो जैसे चारकोल, कोयला तथा कोक कोयला जेट्टी (ताप कोयला से इतर) और ताप बिजली संयंत्रों के लिए प्रयुक्त कोयले से इतर सीमाशुल्क दस्तावेज में वर्णित नाम द्वारा कोयला रियायती दर प्राप्त करता है। तथापि, वीओसीपीटी ने सभी प्रकार के कोयला कार्गो के लिए विदेशी एवं तटीय के लिए एकसमान दर का प्रस्ताव किया है, जिसके कारण स्पष्ट करें।	कोयला तथा कोक के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क के मामले में निम्नलिखित परिवर्तित किए जाएं:-																														
		<table><tr><th rowspan="3">क्र. सं.</th><th rowspan="3">विवरण</th><th rowspan="3">इकाई</th><th colspan="4">दरें (रु. में)***</th></tr><tr><th colspan="2">क्षेत्र क</th><th colspan="2">क्षेत्र ख</th></tr><tr><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr><tr><td>1</td><td>चारकोल बैगों/थोक में</td><td>1 मी.ट.</td><td>45.66</td><td>27.39</td><td>19.56</td><td>11.74</td></tr><tr><td>2</td><td>किसी भी नाम से सीमाशुल्क दस्तावेज में परिभाषित नाम</td><td>1 मी.ट.</td><td>61.96</td><td>61.96</td><td>--</td><td>--</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	इकाई	दरें (रु. में)***				क्षेत्र क		क्षेत्र ख		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	1	चारकोल बैगों/थोक में	1 मी.ट.	45.66	27.39	19.56	11.74	2	किसी भी नाम से सीमाशुल्क दस्तावेज में परिभाषित नाम	1 मी.ट.	61.96	61.96	--	--			
क्र. सं.	विवरण	इकाई				दरें (रु. में)***																												
						क्षेत्र क		क्षेत्र ख																										
			विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय																												
1	चारकोल बैगों/थोक में	1 मी.ट.	45.66	27.39	19.56	11.74																												
2	किसी भी नाम से सीमाशुल्क दस्तावेज में परिभाषित नाम	1 मी.ट.	61.96	61.96	--	--																												

	<p>क्र.सं. 7 आरओ आरओ पोत</p> <p>(क). पत्तन 1400 सीसी से 1600 सीसी तक और अधिक प्रहस्तन के लिए आरओ-आरओ पोतों की मौजूदा दो श्रेणियों से इस प्रशुल्क मद के नाम में प्रस्तावित बदलाव और आयात तथा निर्यात से मौजूदा प्रशुल्क के हटाने का आधार बतायें।</p> <p>(ख). पत्तन ने इस प्रशुल्क मद से संबंधित मौजूदा टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया है जिसमें कहा गया है कि ट्रेलर के साथ लदे कंटेनरों के साथ वाहन, प्रशुल्क इस अनुसूची के क्र.सं. 6 द्वारा प्रचलित दरमान के अनुसार कंटेनर की दर अलग से संग्रहीत करते हुए कंटेनर और ऊपर यथा निर्धारित दोनों वाहनों को कवर करते हुए समेकित दर पर संग्रहीत किया जाएगा। पत्तन मौजूदा टिप्पणी को हटाये जाने का औचित्य बताये। पत्तन यह भी स्पष्ट करे कि ट्रेलर के साथ लदे हुए कंटेनर वाले वाहन के लिए प्रशुल्क कैसे वसूल किया जाएगा।</p>	<table><tr><td></td><td>द्वारा कोयला और ताप बिजली संयंत्रों के लिए प्रयुक्त</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>सीमाशुल्क दस्तावेज और उपर्युक्त क्र.सं. 2 से इतर में परिभाषित किसी भी नाम द्वारा कोयला</td><td>1 मी.ट.</td><td>61.96</td><td>37.17</td><td>37.17</td><td>22.30</td></tr><tr><td>4</td><td>कोक/पेट्रो लियम कोक मिश्रधातु</td><td>1 मी.ट.</td><td>74.36</td><td>44.61</td><td>--</td><td>--</td></tr></table> <p>जहां तक आरओ-आरओ पोतों के मामले में घाटशुल्क का संबंध है, संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रशुल्क में 18.39 प्रतिशत वृद्धि के साथ 1600 सीसी तक और 1600 सीसी से अधिक के लिए आरओ-आरओ पोतों की मौजूदा दो श्रेणियों से प्रशुल्क के नाम में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p> <p>उक्त टिप्पणी को असावधानीवश हटाया गया है और संशोधित एसओआर में शामिल किया गया है।</p>		द्वारा कोयला और ताप बिजली संयंत्रों के लिए प्रयुक्त						3	सीमाशुल्क दस्तावेज और उपर्युक्त क्र.सं. 2 से इतर में परिभाषित किसी भी नाम द्वारा कोयला	1 मी.ट.	61.96	37.17	37.17	22.30	4	कोक/पेट्रो लियम कोक मिश्रधातु	1 मी.ट.	74.36	44.61	--	--
	द्वारा कोयला और ताप बिजली संयंत्रों के लिए प्रयुक्त																						
3	सीमाशुल्क दस्तावेज और उपर्युक्त क्र.सं. 2 से इतर में परिभाषित किसी भी नाम द्वारा कोयला	1 मी.ट.	61.96	37.17	37.17	22.30																	
4	कोक/पेट्रो लियम कोक मिश्रधातु	1 मी.ट.	74.36	44.61	--	--																	
(xii).	<p>शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रदूषण कम करने के उपायों/स्लिपेज प्रभारों के लिए अनुसूची 3.1.2:</p> <p>मौजूदा एसओआर बन्द कन्वेयरों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के सिवाय 16 धूलपूर्ण कार्गो के लिए प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार निर्धारित करता है। वीओसीपीटी ने अब पत्तन सीमाओं के भीतर बन्द कन्वेयरों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो को छोड़कर सभी शुल्क बल्क कार्गो के लिए उक्त अधिभार प्रस्तावित किया है। वीओसीपीटी इस अधिभार की वसूली के लिए कार्गो प्रोफाइल विस्तारित करने के कारण बताये। पत्तन दर्शाये कि राजस्व अनुमान में सम्पूर्ण कार्गो प्रोफाइल लिया गया है जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है।</p>	<p>पत्तन ने प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के मानदंडों के अनुसार पत्तन क्षेत्र में प्रदूषण स्तर को कम करने के लिए विभिन्न उपाय जैसे विंड बैरियर, सड़क साफ करने वाली मशीनें, वॉटर स्प्रेयर, फॉग मशीनें आदि को लिया है, और सभी शुष्क बल्क कार्गो पर अधिभार वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है जो ग्रीन गेट के बार जुड़े बन्द कन्वेयर के माध्यम से चलता है। इस अधिभार से अनुमानित राजस्व प्रपत्र-3 में पहले से लिया गया है।</p>																					
(xiii).	अनुसूची 3.2.1 विलंब प्रभार – निःशुल्क अवधि:																						
(क).	<p>वीओसीपीटी ने आयात तथा निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि में इस अनुसूची तथा प्रस्तावित वृद्धि का पुनर्गठन किया है। वीओसीपीटी पुष्टि करे कि राजस्व अनुमान में निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित वृद्धि की राजस्व विवीक्षा को लिया गया है।</p>	<p>वीओसीपीटी पिछले दो वर्षों के लिए यातायात थ्रुपुट में कमी का सामना कर रहा है और इस पत्तन में कार्गो प्रहस्तन को आकर्षित करने के मद्देनजर, आयात तथा निर्यात दोनों के लिए निःशुल्क अवधि में वृद्धि की गई है। राजस्व विवीक्षा की संभावित अतिरिक्त कार्गो से क्षतिपूर्ति की जाएगी। इस लेखा पर वित्तीय विवीक्षा को परिमाणित नहीं किया जा सकता।</p>																					
(ख).	<p>टिप्पणी 3 (ii)</p> <p>पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी 3(ii) को हटाने जबकि टिप्पणी 3(i) को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। टिप्पणी 3(i) कबाड़ माल के सिवाय सभी निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि से संबंधित है। मौजूदा टिप्पणी 3(ii) जो कबाड़ माल से संबंधित है, को हटाने के प्रस्ताव के मद्देनजर, इस मद पर एसओआर में अंतर होगा। अतः वीओसीपीटी पुनर्विचार करे और प्रस्तावित एसओआर में जरूरी शोधन</p>	<p>टिप्पणी 3 (ii) को बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है तदनुसार प्रस्तावित एसओआर शोधित किया गया है।</p>																					

	करे।																													
(ग).	टिप्पणी 5 पत्तन ने पोत द्वारा बन्द किए गए माल और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरित किए गए माल के मामले में निःशुल्क अवधि को मौजूदा 21 दिनों से 10 दिन किया है। पत्तन इस मद के लिए निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित कटौती के लिए कारण बताये।	प्रहस्तित शट आउट कार्गो की मात्रा बहुत ही कम है और इसलिए इसे 21 दिनों से कम करके 10 दिन किया गया है।																												
(xiv).	3.2.2 विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची:																													
(क).	वीओसीपीटी ने मौजूदा 3 स्लैबों को कम करके 2 स्लैब करने और क्षेत्र क के लिए प्रशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव भी किया है। क्षेत्र ख के लिए मौजूदा प्रशुल्क क्षेत्र क का 50 प्रतिशत है। जबकि पत्तन ने क्षेत्र ख के लिए क्षेत्र क की दर का 75 प्रतिशत प्रस्तावित किया है। पत्तन स्लैबों में कटौती और क्षेत्र ख के लिए दर की वृद्धि प्रयोज्यता के कारण बताये।	कार्गो के अनुसार स्लैबों पर पुनर्विचार का कारण मुख्यतः प्रासंगिक कार्गो द्वारा अधिग्रहीत किए जाने के लिए अधिग्रहीत अथवा अपेक्षित क्षेत्र के कारण है। इसके अलावा, इस पत्तन के साथ कारोबार को आसान बनाने के लिए इसे वर्धित निःशुल्क दिवसों के साथ दो स्लैबों में वर्गीकृत किया गया है। क्षेत्र-ख के लिए अतिरिक्त 25 प्रतिशत द्वारा प्रशुल्क में वृद्धि के लिए प्रस्ताव के संबंध में, यह क्षेत्र-ख में कार्गो की शीघ्र निकासी सुनिश्चित करने के लिए है जहां भूमि पार्सलों पर प्रतिबंध हो और पूंजी में अनुमानित वृद्धि एवं उक्त भूमि पार्सलों के सृजन तथा रखरखाव के लिए राजस्व व्यय।																												
(ख).	वीओसीपीटी ने आकस्मिकता के दौरान स्थानांतरण क्षेत्र के रूप में भंडारगृह घोषित करने से संबंधित अनुसूची 3.2.2 के नीचे मौजूदा टिप्पणी (ii) को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन प्रस्तावित हटाये जाने के कारण बताये।	अंतरण शैडों/भंडारगृह के आबंटन के प्रयोजन में कोई बदलाव नहीं था और प्रस्तावित परिवर्तन एक परिचालन सुविधा होने के नाते और व्यवस्था दोनों परिदृश्यों अर्थात् मौजूदा एवं ट्रेड को सुविधा प्रदान करने के लिए यथा प्रस्तावित में मामला दर मामला आधार पर सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित की जाएगी।																												
(xv).	अनुसूची 3.3. भंडारण शुल्क:																													
(क).	वीओसीपीटी ने ढके हुए स्थान के लिए अनुसूची को मौजूदा "साप्ताहिक आधार" से "दैनिक आधार" में पुनर्गठित किया है। इसके अलावा, मौजूदा 4 स्लैबों को कम करके 2 स्लैब करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन अनुसूची के पुनर्गठन का आधार और इस मद से राजस्व को लेने के लिए भी प्रपत्र 3 में बताये।	परिचालन तथा भंडारण शुल्क की गणना सुविधा के लिए, स्लैबों को साप्ताहिक आधार से दैनिक आधार में परिवर्तित किया गया है। तथापि, स्लैबों की संख्या बढ़ाते हुए अनुसूचित संशोधित प्रशुल्क नीचे तालिकाबद्ध किया गया है: <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>दर क्षेत्र क के लिए (रु. में)</th></tr><tr><td>1</td><td>ढका हुआ स्थान</td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i).</td><td>प्रथम 15 दिनों के लिए</td><td>प्रति 10 वर्ग मी./सप्ताह अथवा उसका भाग</td><td>252.75</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>16वें से 30 दिनों तक</td><td>सम</td><td>505.50</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>31वें से 45 दिन तक</td><td>सम</td><td>758.25</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>प्रत्येक 7 दिनों के बाद</td><td>सम</td><td>884.61</td></tr><tr><td>2</td><td>एमपी शैड</td><td>प्रति वर्ग मी./प्रति माह अथवा उसका भाग</td><td>73.38</td></tr></table> क्षेत्र ख के लिए, उपर्युक्त निर्धारित दरों का 75 प्रतिशत लागू होगा।	क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर क्षेत्र क के लिए (रु. में)	1	ढका हुआ स्थान			(i).	प्रथम 15 दिनों के लिए	प्रति 10 वर्ग मी./सप्ताह अथवा उसका भाग	252.75	(ii).	16वें से 30 दिनों तक	सम	505.50	(iii).	31वें से 45 दिन तक	सम	758.25	(vi).	प्रत्येक 7 दिनों के बाद	सम	884.61	2	एमपी शैड	प्रति वर्ग मी./प्रति माह अथवा उसका भाग	73.38
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर क्षेत्र क के लिए (रु. में)																											
1	ढका हुआ स्थान																													
(i).	प्रथम 15 दिनों के लिए	प्रति 10 वर्ग मी./सप्ताह अथवा उसका भाग	252.75																											
(ii).	16वें से 30 दिनों तक	सम	505.50																											
(iii).	31वें से 45 दिन तक	सम	758.25																											
(vi).	प्रत्येक 7 दिनों के बाद	सम	884.61																											
2	एमपी शैड	प्रति वर्ग मी./प्रति माह अथवा उसका भाग	73.38																											
(ख).	अनुसूची के नीचे टिप्पणी 3 और 9 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन उक्त टिप्पणियों को हटाये जाने के कारण बताये।	अनुसूची के नीचे मौजूदा टिप्पणी 3 और 9 को बनाये रखा जाए।																												
(xvi).	अनुसूची 4.3 खाली तथा लदे हुए कंटेनरों पर कंटेनरों पर भंडारण किराया:	हटाये जाने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी (1) प्रासंगिक समय पर एक कंटेनर टर्मिनल परिचालक द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के संदर्भ में है जिसकी अब कोई प्रासंगिकता नहीं है और टिप्पणी (3) भी प्रासंगिक नहीं है क्योंकि पत्तन ने पत्तन परिचालित बर्थों में कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किए हैं।																												

	पत्तन ने टिप्पणी सं. (1) और (3) को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन मौजूदा अनुसूची से उक्त दो टिप्पणियों को हटाये जाने का कारण बताये।	
(xvii)	<p>अनुसूची 4.4. कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए विलंबशुल्क प्रभार:</p> <p>पत्तन ने सामान्य टिप्पणियां शीर्ष के अधीन टिप्पणी सं. (5) हटाये जाने का प्रस्ताव किया है। उक्त टिप्पणी में कहा गया है कि कंटेनर पर भंडारण प्रभार/कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब वीओसीपीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं होगा। पत्तन उक्त टिप्पणी को हटाये जाने का कारण बताये। इसके अलावा, पत्तन ने उक्त टिप्पणी जोकि सामान्य प्रकृति की है, को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है और सभी महापत्तन न्यासों द्वारा प्रस्ताव भी किया गया है।</p>	वर्तमान में, पत्तन बीओटी/पीपीपी परिचालक द्वारा परिचालित किए जा रहे समर्पित बर्थों के मद्देनजर कंटेनर पोतों के लिए कोई सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाता है और इसलिए टिप्पणी (5) अनावश्यक है और अपेक्षित नहीं है।
(xviii).	<p>अनुसूची 5.02 ग्रेब किराये पर लेने के लिए प्रभार, अनुसूची 5.03. अनुसूची 5.2 और 5.2.1 में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए प्रयोजन के लिए क्रेनें, फोर्क लिफ्ट ट्रक तथा अन्य अभियांत्रिक उपकरण किराये पर लेने के लिए प्रभार:</p> <p>पत्तन ने उपर्युक्त मदों पर मौजूदा अनुसूचियों को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन उसके कारण बताये।</p>	ग्रेब क्षमता सामान्यतः सीबीएम में निर्धारित की जाती है और टन में नहीं। अन्य कार्गो प्रहस्तन उपकरण परिचालन में नहीं हैं।
(xix).	<p>अनुसूची 5.05. नौचालन पोतों के स्वामियों के लिए शुष्क गोदी किराये तथा उनके पोतों के लिए शुष्क गोदीकरण के लिए अन्य सरकारी विभागों के लिए प्रभार।</p> <p>टिप्पणी सं. (5)।</p> <p>यह देखा गया है कि प्रस्तावित टिप्पणी मौजूदा टिप्पणी की अपेक्षा अपूर्ण है। पत्तन इसपर पुनर्विचार करे और पूर्ण टिप्पणी प्रस्तावित करे।</p>	प्रस्ताव की टिप्पणी सं. (5) में कोई बदलाव नहीं किया गया है और यह केवल टाइपलेखन संबंधी त्रुटि है जिसे संशोधित मसौदा एसओआर में सही किया गया है।
(xx).	<p>अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार:</p> <p>पत्तन ने सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे टर्मिनलों के लिए सामान्य आदेश के रूप में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश सं. टीएमपी/46/2018-एमयूसी दिनांक 8 जून 2018 के आधार पर डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त की जाने वाली लॉजिस्टिक्स डाटा बैंक (एलडीबी) के लिए अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के लिए महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे टर्मिनलों में प्रहस्तित सभी कंटेनरों (सिवाय पोतांतरण तथा तटीय) पर वसूल किए जाने वाले कंटेनर के लिए अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में, यह कहना है कि अनुमोदित दर की वैधता 31 मार्च 2019 तक है जिसे 30 जून 2019 तक विस्तारित किया गया है। डीएमआईसीडीसी ने हाल ही में इसकी वैधता से आगे अनिवार्य उपयोक्ता प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। डीएमआईसीडीसी में जैसे और जब अनुमोदित दर वीओसीपीटी पर भी लागू होगी। तदनुसार, पत्तन प्रस्तावित एसओआर में एमयूसी अनुसूची प्रस्तावित करे।</p>	जहां तक वीओसीपीटी का संबंध है, वर्तमान में दो बीओटी परिचालकों अर्थात् पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल लि., (VII बर्थ कंटेनर टर्मिनल) और मै. डीबीजीटी (VIII बर्थ कंटेनर टर्मिनल) कंटेनर परिचालनों का प्रहस्तन कर सकते हैं और पत्तन परिचालित बर्थों में कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया गया है और इसलिए पत्तन के एसओआर में एमयूसी अनुसूची का प्रस्ताव अपेक्षित नहीं है।
5.	कार्यनिष्पादन मानक	
	पत्तन वर्ष 2017-18 में अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन मानदंडों के संदर्भ में कार्गो संबंधित सेवा और पोत संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों का आधार बताये।	वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास कार्गो संबंधित और पोत संबंधित के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध करेगा। तदनुसार, पत्तन ने इस संबंध में हाल ही में वास्तविक आंकड़ों और उपयोक्ता हितों पर विचार करते हुए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।

ख.	कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) – प्रपत्र-1 के लिए	
(i).	सामान्य: वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अलग से सीएचडी के लिए लेखांकन आंकड़े दर्शाते हैं। वर्ष 2017-18 के लिए वार्षिक लेखापरीक्षित लेखे अलग से सीएचडी लेखांकन आंकड़े नहीं दर्शाता है। वीओसीपीटी लेखों के साथ विधिवत् मिलान करते हुए प्रपत्र-1 में सुविचारित वर्ष 2017-18 के लिए सीएचडी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा आंकड़े भेजे।	सक्षम प्राधिकारी द्वारा यथा निर्णीत, सीएचडी के वार्षिक लेखापरीक्षित लेखे पत्तन में इसके आमेलन के परिणामस्वरूप वर्ष 2017-18 से आगे पत्तन लेखों से आमेलित कर दिए गए हैं। तथापि, वर्ष 2017-18 के लिए सीएचडी लेखों की प्रति संदर्भ के लिए अनुबंध-V द्वारा संलग्न की गई है।
(ii).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (प्रपत्र – 1): ऋण पर ब्याज (क्र.सं.2(ii)): वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के खंड 2.2 (ii) के अनुसार, ऋण पर ब्याज अलग किया जाना है। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, वीओसीपीटी ने वर्ष 2015-16 के लिए शून्य आंकड़े सुविचारित किए हैं। वर्ष 2015-16 के लिए वीओसीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे ऋण पर ब्याज रु. 120.50 लाख बताया गया है। तथापि, पत्तन ने एआरआर परिकलन में ऋण पर ब्याज को शामिल नहीं करने पर विचार नहीं किया है। अतः, वीओसीपीटी से अनुरोध है कि सीएचडी के एआरआर परिकलन में प्रपत्र-1 में जरूरी शोधन करे ताकि प्रशुल्क नीति, 2018 क अनुसार हो जाए। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत तथा प्रबंध लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) भेजा जाए।	प्राधिकरण द्वारा की गई टिप्पणी नोट की गई है और तदनुसार प्रपत्र-1 के अधीन सीएचडी के संशोधित एआरआर पर पहुंचने के समय इसे कम किया गया है और अनुबंध-VI द्वारा भेजा गया है।
(iii).	राजस्व अनुमानन – सीएचडी (प्रपत्र-3): कृपया सीएचडी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो यातायात दर्शाये। पुष्टि करें कि प्रपत्र-3 में सुविचारित 2017-18 का यातायात सीएचडी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात है। किसी भिन्नता के मामले में, कृपया भिन्नता के कारण देते हुए मिलान करें।	प्रपत्र-3 में वर्ष 2017-18 के लिए सुविचारित 155.34 लाख के वास्तविक यातायात की पुष्टि की गई है।
(iv).	दरमान – खंड 6.1 – कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रभारों की वसूली: पत्तन ने मौजूदा सीएचडी लेवी में कटौती का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने लेबर की आपूर्ति के लिए रु. 30 प्रति मी.ट. की एकसमान दर प्रस्तावित की है। सीएचडी के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) रु. 9688.91 लाख है जोकि प्रस्तावित एसओआर में अनुमानित राजस्व की अपेक्षा रु. 4659.24 लाख है जोकि एआरआर का 48.09 प्रतिशत है। अतः, पत्तन कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए सीएचडी से लेबर की आपूर्ति के लिए मौजूदा लेवी में प्रस्तावित कटौती का औचित्य बताये।	पत्तन द्वारा प्राधिकरण को दिनांक 29.05.2019 को हुई संयुक्त सुनवाई में पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार, लेबर की आपूर्ति के लिए रु. 30 प्रति मी.ट. की एकसमान दर का मौजूदा प्रस्ताव रु. 50 प्रति मी.ट. पर प्रस्तावित किया गया है। इसलिए, सीएचडी के मामले में प्रस्तावित राजस्व अनुमानन को बढ़ाकर रु. 46.59 करोड़ से रु. 77.67 करोड़ किया जाएगा और इससे सीएचडी के लिए एआरआर के मामले में अपूर्ण अंतर कम होगा। इसके अलावा बताया गया है कि हालांकि लेवी को बढ़ाने का विकल्प था, लेकिन पत्तन निकटवर्ती निजी पत्तनों से कड़ी प्रतिस्पर्धा पर विचार करते हुए लेवी में वृद्धि नहीं कर सकता और इसलिए हालांकि एआरआर वसूल करने के लिए अवसर होने पर भी इसे रु. 50/- प्रति मी.ट. प्रस्तावित किया गया है।

8.2. तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने दरमानों के संशोधन के प्रस्ताव में किए गए संशोधनों को अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प सं. 28 दिनांक 17 जुलाई 2019 की प्रति अपने ईमेल दिनांक 08 अगस्त 2019 द्वारा अग्रेषित की थी।

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 मई 2019 को वीओसीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। पावर प्वाइंट प्रस्तुती की हार्ड कॉपी की प्रति वीओसीपीटी द्वारा दी गई है। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे थे।

9.2. संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी ने पोट संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए 20,000 जीआरटी तक एक और स्लैब और 20,000 जीआरटी से 30,000 जीआरटी तक दूसरा स्लैब प्रस्तावित करने के लिए जांच करने की अपनी इच्छा व्यक्त की थी। पत्तन स्टीवडोरिंग के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से लेबर की आपूर्ति के लिए लेबर लेवी को रु. 30/- प्रति टन की प्रस्तावित दर से रु. 50/- प्रति टन किए जाने की भी जांच किए जाने की इच्छा व्यक्त की थी। अनुस्मारक दिनांक 26 जून 2019 के बाद, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 08 जुलाई 2019 द्वारा निम्नलिखित किए थे:-

- (i). उपयोक्ताओं के अनुरोध पर विचार करते हुए, पत्तन के मामले में पोट संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि को प्रस्तावित 30 प्रतिशत वृद्धि से 20 प्रतिशत किया है और उपर्युक्त कटौती की क्षतिपूर्ति के लिए और अपेक्षित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) वसूल करने के

लिए, पत्तन ने सभी कार्गो मर्दों के लिए पूर्व प्रस्तावित रु. 30/- प्रति मी.ट. की पूर्व प्रस्तावित लेबर लेवी को बढ़ाकर रु. 50/- प्रति मी.ट. किए जाने का प्रस्ताव किया है।

- (ii). पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि 2018-19 और 2019-20 (आज तक) के लिए लागू सूचकांक लागू करने के बाद प्रचलित प्रशुल्क के अतिरिक्त है।
- (iii). संशोधित मसौदा एसओआर भी संलग्न किया गया है। यह भी सूचित किया गया है कि प्रस्ताव पर पुनर्विचार करते समय, प्रपत्र-1 और प्रपत्र-3 में दिए गए आंकड़ों को बदलने की आवश्यकता है। आने वाले समय में इसे सनदी लेखाकार प्रमाणपत्र के साथ जमा किया जाएगा।

9.3. उसके बाद वीओसीपीटी ने सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित राजस्व अनुमानों के साथ पत्तन तथा सीएचडी दोनों के लिए अंतिम संशोधित एआरआर परिकलन अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त 2019 द्वारा भेजा था। पत्तन ने संशोधित प्रपत्र-4 कार्य पूंजी पर विवरण, मौजूदा तथा प्रस्तावित एसओआर की विस्तृत तुलना भी भेजी थी जहां कहीं निर्धारित प्रपत्र-5 और संशोधित प्रस्तावित एसओआर में परिवर्तन शामिल किए गए थे। पत्तन तथा सीएचए के लिए संशोधित एआरआर परिकलन नीचे दिया गया है:-

- (i). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित पत्तन के लिए एआरआर की स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	9,939.48	10,615.41	10,204.16
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(ग). आबंटित एफएमई	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	ऋणों पर ब्याज	-	-	-
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)			
	(क).	-	-	-
	(ख).	-	-	-
	(ग).	-	-	-
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	4,076.51	4,262.87	4,900.54

(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	76.05	76.05	76.05
	(ग). आर्बिट्रि प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय 1	-	-	-
	(घ). आर्बिट्रि एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	76.05	76.05	76.05
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	13,899.62	16,873.83	18,011.46
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	17,696.88	20,534.81	16,830.20
(4).	क्र.सं. 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3 के औसत व्यय			18,353.96
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			127,478.34
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			18,892.91
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			1,132.90
	(iv). लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य। [आंकड़े वीओसीपीटी द्वारा दी गई एक्सेल गणना VII बर्थ रु. 2512.10 लाख + VIII बर्थ रु. 2266.48 लाख + एनसीबी-1 1662.77 + एनसीबी-2 के लिए निकर्ष व्यय रु.26,063.82 के अनुसार अद्यतन किए गए आंकड़े हैं]			32,505.17
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।			
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क). वस्तुसूची			357.82
	(ख). विविध देनदार			697.64
	(ग). रोकड़			2,386.14
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़			3,441.60
	(vii). नियोजित कुल पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]			116,174.79
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ			18,587.97
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]			36,941.93
(8).	वर्ष वाई 4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन, उदाहरणार्थ यदि वाई 4 2018-19 है, तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45 प्रतिशत है तथा वर्ष वाई 4 के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345 होगा।			38,216.42

(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	38,216.42
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन	36,676.76

(ii). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए एआरआर परिकलन की स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	5,880.99	5,442.53	4472.73
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	6,646.86	8,703.01	10,854.61
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	12,527.85	14,145.54	15,327.34
(2).	घटायें समायोजन:			
		-	-	-
(i).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(ii).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(iii).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	9,363.10	9,907.09	8,428.67
(4).	क्र.सं. 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3 के औसत व्यय			9,232.96
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			4.28
	(ii). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क). वस्तुसूची			-
	(ख). विविध देनदार			-
	(ग). रोकड़			1,276.92
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़			1,276.92
	(iii). कुल नियोजित पूंजी			1,281.20
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ			204.99
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]			9,437.95
(8).	वर्ष के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345			9,763.56
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			9,763.56

(10). अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन	7,767.00
--	----------

9.4. संशोधित एसओआर में वीओसीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध के बाद पत्तन ने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 3 स्लैबों के स्थान पर 4 स्लैबों में पाइलटेज शुल्क का प्रस्ताव किया है।
- (ii). उपर्युक्त के परिणामस्वरूप, रु. 30/- प्रति टन की दर से पहले प्रस्तावित लेबर लेवी को रु. 50/- प्रति टन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii). पत्तन ने पहले प्रस्तावित 3 स्लैबों के स्थान पर लाइटरेज शुल्कों के लिए 4 स्लैबों का प्रस्ताव किया है।
- (iv). पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित एकसमान दरों के स्थान पर टग किराया प्रभारों के लिए विदेशगामी और तटीय पोतों दोनों के लिए अलग-अलग दरों का प्रस्ताव किया है।
- (v). पत्तन ने कार्गो मर्चों को पुनर्समूहित किया है और पूर्व आउटपुट मानदंडों के औसत को लेते हुए संशोधित आउटपुट मानदंडों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने मौजूदा जुमाने को बनाये रखा है और प्रोत्साहन को आउटपुट मानदंडों से जोड़ा है।
- (vi). पत्तन ने खुले स्थान के लिए भंडारण शुल्क की अनुसूची को शामिल किया था जिसे इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित नहीं किया गया था।

9.5. पत्तन द्वारा प्रेषित प्रपत्र 3 के अनुसार, पत्तन द्वारा निर्दिष्ट प्रतिशत वृद्धि 30.04.2019 तक 3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 1-5-2019 को मौजूदा प्रशुल्क में 18.36 प्रतिशत और देयताओं तथा कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए 1-5-2019 से 4.26 प्रतिशत है। पत्तन ने स्लैबों की संख्या को कम करते हुए पाइलटेज, बर्थ किराया प्रभारों आदि को युक्तिसंगत बनाया है। पोत तथा कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए 3.45 प्रतिशत का लागू सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30-4-2019 को प्रशुल्क पर विचार करने के बाद पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि की गणना निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि/कमी
1	पत्तन देयताएं	23.46% वृद्धि
2	पाइलटेज शुल्क	(क). 30000 जीआरटी तक विभिन्न स्लैबों के लिए 29 प्रतिशत से 43 प्रतिशत वृद्धि (ख). 30000 से 60000 जीआरटी के बीच पोतों के लिए शून्य वृद्धि (ग). 60,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए (-) 13 प्रतिशत कटौती
3	स्थानांतरण प्रभार	प्रस्तावित प्रथम स्थानांतरण निःशुल्क होगा। (i). बर्थों के बीच आवागमनों के लिए दूसरे स्थानांतरण हेतु 30000 जीआरटी तक के विभिन्न स्लैबों के लिए 63 प्रतिशत से 80 प्रतिशत वृद्धि, 30000 से अधिक 60000 जीआरटी पोतों के लिए 26 प्रतिशत वृद्धि और 60000 जीआरटी से अधिक के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि। (ii). विनिर्दिष्ट बर्थों से अन्य बर्थों तक दूसरे स्थानांतरण के लिए विभिन्न स्लैबों पर (-) 10 प्रतिशत से 45 प्रतिशत कटौती।
4	बर्थ किराया	(क) 20000 जीआरटी से कम के विभिन्न निम्नतर स्लैबों के लिए 81 प्रतिशत से 202 प्रतिशत वृद्धि। (ख) 20000 से 30000 जीआरटी के पोतों के लिए 33 प्रतिशत से 44 प्रतिशत वृद्धि (ग) 30,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए (-) 2 प्रतिशत से 14 प्रतिशत कटौती
5	घाटशुल्क	23.43% वृद्धि

10. वीओसीपीटी ने बाद में ईमेल दिनांक 5 सितंबर 2019 द्वारा निम्नलिखित अतिरिक्त स्पष्टीकरण भेजे थे:

- (i). सभी महापत्तन न्यासों के लिए मंत्रालय के पत्र सं. एसडडब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी दिनांक 03-11-2017 के संबंध में, यह सूचित किया गया है कि उक्त रियायत केवल क्रूज पर्यटन के लिए लागू है। क्रूज पर्यटन फेरी सेवा से भिन्न है। मंत्रालय का पत्र दिनांक 03-11-2017 केवल क्रूज पोतों के लिए लागू है। इसलिए, फेरी सेवा के लिए लागू यात्री टोल प्रभार पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए जाएं।

- (ii). मेट कोक पेट कोक से भिन्न है। मेट कोक कच्चे तेल से बना उत्पाद नहीं है और इसलिए यह प्राधिकरण प्रशुल्क को दो श्रेणियों – एक मेट कोक और दूसरा पेट कोक में अलग-अलग करे और प्रस्ताव मेट कोक के लिए तटीय रियायत के साथ और पेट कोक के लिए तटीय रियायत के बिना अनुमोदित किया गया है।

11.1. अनुसूची 5.06 (शिपिंग परिचालन के संबंध में उपयोग के लिए कमरों के लिए किराया प्रभार), 5.07 (फोरशोर परिसर के भीतर स्टीमर एजेंटों के लिए कमरे के आबंटन हेतु किराया और 5.08. (पत्तन परिसर में कोयला मजदूर लाइनों में कम्पार्टमेंटों के अधिग्रहण के लिए किराया) को हटाये जाने के प्रस्ताव के संबंध में, पत्तन ने प्रपत्र-5 में बताया है कि मौजूदा एसओआर में निर्धारित उपर्युक्त अनुसूचियों को हटाया जाना सरकार द्वारा अनुमोदित संशोधित शक्तियों को सौंपा जाना (डीओपी) के अनुसार है और जिससे डीओपी के अनुबंध-1 के खंड 2 के क्रम संख्या 43 द्वारा अध्यक्ष की शक्तियों द्वारा विनियमित किया जाएगा।

11.2. इस संबंध में, वीओसीपीटी ने बाद में सभी महापत्तन न्यासों (एमपीटी) के अध्यक्षों को संबोधित पत्तन न्यासों को अधिक वित्तीय शक्तियां सौंपे जाने के संबंध में अपने ईमेल दिनांक 26 अगस्त 2019 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के पत्र एफ सं. 17011/1/2005-पीजी दिनांक 11 फरवरी 2015 की प्रति अग्रेषित की थी। एमपीटी (गैर-सांविधिक) को शक्तियां सौंपे जाने संबंधी अनुबंध-1 के अनुसार, क्र.सं. 1 आवासीय तथा गैर-आवासीय भवन के लिए मानक/बाजार किराया निर्धारित किए जाने और दंडात्मक किराया निर्धारित किए जाने के लिए है जिसके लिए संबद्ध एमपीटी के अध्यक्ष को शक्तियां सौंपी गई हैं।

12. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षकारों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/29/2016-वीओसीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 द्वारा संशोधित किया गया था। उक्त आदेश के बाद, इस प्राधिकरण ने पत्तन के प्रस्तावों के आधार पर इसके सामान्य एसओआर में कुछ संशोधन, परिवर्तन और नई दरें अनुमोदित की थीं और इनके बारे में पूर्व अनुच्छेद में बताया गया है और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।

आदेश दिनांक 17 सितंबर 2016 द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो गई थी। वीओसीपीटी के उक्त मौजूदा एसओआर की वैधता 30 सितंबर 2019 तक विस्तारित की गई थी और इसके बारे में हमारे पत्र सं. टीएमपी/39/2005-विविध दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा वीओसीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया गया था। वीओसीपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 और प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के अधीन इसके एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र दिनांक 27 फरवरी 2019 द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया गया था। हमारे पत्र दिनांक 28 मई 2019 द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण पत्तन द्वारा अनुस्मारकों के बाद अपने पत्र दिनांक 8 जुलाई 2019 द्वारा भेजे गए थे। तत्पश्चात्, पत्तन ने ईमेल दिनांक 20 अगस्त 2019 द्वारा संशोधित एसओआर पर संशोधित एआरआर और राजस्व के संशोधित अनुमान भेजे थे और उसके बाद ईमेल दिनांक 5 सितंबर 2019 द्वारा स्पष्टीकरण भेजा था। मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 20 अगस्त 2019 द्वारा दाखिल किए गए अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड प्रत्येक महापत्तन न्यास (एमपीटी) यह अपेक्षा करता है कि एआरआर का मूल्यांकन किया जाए जोकि प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च वाई3 को प्राप्त पूंजी प्रगतिधीन सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ और इस प्राधिकरण द्वारा जारी वर्किंग दिशानिर्देशों तथा प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2. में यथा निर्धारित कुछ सिवायों के अधीन तीन वर्षों (वाई 1), (वाई 2) और (वाई 3) के अंतिम लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय का औसत है।

- (ख). पत्तन ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर पत्तन ने पत्तन के लिए और कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लिए अलग-अलग एआरआर परिकलन और राजस्व अनुमान भेजे हैं। वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए पत्तन के वार्षिक लेखों में सीएचडी तथा पत्तन के लिए अलग-अलग आंकड़े दिए गए हैं। वर्ष 2017-18 के लिए, सीएचडी के आंकड़े पत्तन के लेखों में आमेलित किए गए हैं। तथापि पत्तन ने वर्ष 2018-19 के लिए संशोधित अनुमानों की प्रति भेजी है जिसमें वर्ष 2017-18 के लिए सीएचडी के आंकड़े लेखों के साथ विधिवत् मिलान करते हुए अलग से बताये गए हैं।

वीओसीपीटी ने प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.1 और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए तीन वर्षों अर्थात् 2015-16 (वाई 1), 2016-17 (वाई 2) और 2017-18 (वाई 3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर एआरआर का मूल्यांकन किया है और एआरआर प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है। वीओसीपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को अलग किया है। प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर पर विश्वास किया गया है और नीचे स्पष्ट किए गए कारणों से पत्तन के एआरआर के परिकलन में एक संशोधन के सिवाय विचार किया गया है।

पत्तन रेलवे सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता है; यह रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। वीओसीपीटी में रेलवे गतिविधि दो वर्षों 2016-17 और 2017-18 के लिए घाटे में है जबकि वर्ष 2015-16 के लिए यह अधिशेष में है। इसलिए, रेलवे गतिविधि के औसत व्यय रु. 356.99 लाख [(रु. 370.28 + रु. 342.86 + रु. 357.84)/3] को शामिल नहीं किया गया है और वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए रेलवे गतिविधि में निवल घाटा (अर्थात् रेलवे आय पर रेलवे व्यय की अधिकता) एआरआर में जोड़ा गया है। इस प्राधिकरण द्वारा मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्तावों का निपटान करते समय इस दृष्टिकोण को अंगीकृत किया गया है।

- (iii). ऊपर स्पष्ट किए गए एक संशोधन के अधीन, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए सीएचडी के अतिरिक्त पत्तन के संशोधित औसत व्यय वीओसीपीटी द्वारा मूल्यांकित रु. 183.54 करोड़ के विपरीत रु. 180.33 करोड़ परिगणित होता है।
- (iv). वीओसीपीटी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य प्रगतिधीन पूंजी पर विचार करते हुए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार पत्तन की नियोजित पूंजी पर पहुंचा है। वीओसीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2018 को निवल अचल परिसंपत्तियों और पूंजी कार्य-प्रगतिधीन पर विचार किया है। पत्तन ने संपदा गतिविधि से संबंधित रु. 11.33 करोड़ की निवल अचल परिसंपत्तियों और बर्थ सं. VII, VIII नार्थ कार्गो बर्थ (एनसीबी)-1 और एनसीबी-II निकर्षण के लिए पूंजी व्यय जोकि कुल रु. 325.05 करोड़ होता है, को अलग रखा है जिसपर विश्वास किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा दिए गए विवरण में कुछ टाइपलेखन संबंधी त्रुटि थी जिसे एक्सल वर्किंग में पत्तन द्वारा किए गए रु. 325.05 करोड़ के ब्रेकअप के आधार पर शोधित किया गया है। पत्तन द्वारा समीपवर्ती बर्थों से संबंधित कोई पूंजी व्यय नहीं बताया गया है। कार्य पूंजी वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिकलित की गई है। पत्तन के लिए वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित नियोजित कुल पूंजी रु. 1161.75 करोड़ है। नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ रु. 185.88 करोड़ है जोकि एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।
- (v). एआरआर में तीन वित्तीय वर्षों 2015-16 से 2017-18 के लिए व्यय का औसत और 16 प्रतिशत आरओसीई शामिल है। इसके अलावा, वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर को वर्ष 2018-19 के लिए 3.45 प्रतिशत की दर से लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किए जाने की जरूरत है। वर्ष 2018-19 के लिए वीओसीपीटी द्वारा मूल्यांकित एआरआर रु. 382.16 करोड़ और हमारे द्वारा मूल्यांकित एआरआर रु. 378.84 करोड़ है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर गणना की अंतिम विस्तृत गणना जोकि सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित की गई है, पर विचार किया गया है। यह विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए मामूली संशोधन के अधीन है। पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत एआरआर गणना और हमारे द्वारा संशोधित एआरआर गणना क्रमशः अनुबंध-1 (क) और (ख) के रूप में संलग्न किए गए हैं। वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित अधिकतम सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन	टीएमपी द्वारा संशोधित वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन
1	वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत लागू व्यय	183.54	180.33
2	31-3-2018 को प्रगतिधीन पूंजी कार्य और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी सहित 31-3-2018 को नियोजित पूंजी	1161.75	1161.75
3	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	185.88	185.88
4	31 मार्च 2018 को एआरआर (2=1+2)	369.42	366.21
5	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.45%)	382.16	378.84
6	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	382.16	378.84
7	प्रस्तावित दर पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व	366.77	366.77

- (vi). सीएचडी के संबंध में, पत्तन ने प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए तीन वर्षों अर्थात् 2015-16 (वाई 1), 2016-17 (वाई 2) और 2017-18 (वाई 3) के लिए अनुमानित एआरआर का मूल्यांकन किया है और एआरआर प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है। उक्त तीन वर्षों के लिए सीएचडी से संबंधित औसत व्ययों और 16 प्रतिशत आरओसीई पर विचार करते हुए प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर रु. 94.38 करोड़ है और वर्ष

2018-19 के लिए 3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु. 97.64 करोड़ मूल्यांकित किया गया है। प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित एआरआर पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है। सीएचडी के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत एआरआर गणना अनुबंध-II रूप में संलग्न की गई है। वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित और सीएचडी के लिए हमारे द्वारा सुविचारित अधिकतम सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	सीएचडी के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित एआरआर परिकलन
1	वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत स्वीकार्य व्यय	92.33
2	31-3-2018 को प्रगतिधीन पूंजी कार्य और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी सहित 31-3-2018 को नियोजित पूंजी	12.81
3	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	2.05
4	31 मार्च 2018 को एआरआर (4=1+2)	94.38
5	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.45%)	97.64
6	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	97.64
7	प्रस्तावित दर पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व	77.67

(vii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, एसओआर तैयार करने के लिए, वीओसीपीटी ने वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी और पीपीपी परियोजना के लिए बीओटी परिचालक के कार्गो यातायात के सिवाय तनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया है। पत्तन को पत्तन के लिए रु. 378.84 करोड़ के अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर तैयार करना होगा। पोत के लिए 3.45 प्रतिशत के लागू सूचकांकन कारक को लागू करने के बाद मौजूदा प्रशुल्क पर विचार करने के बाद पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि आदेश के पूर्व हिस्से के पैरा 9.5 में दी गई है और इसलिए इसे दोहराया नहीं गया है।

(ख). पोत संबंधित प्रभारों के संबंध में, पत्तन ने पाइलटेज शुल्क और बर्थ किराया प्रभारों में स्लैबों को युक्तिसंगत बनाया है। वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 10.9 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन देयताओं तथा बर्थ किराये के मामले में, जीआरटी का एकल स्लैब होगा और पाइलटेज तथा स्थानांतरण प्रभार तीन स्लैबों में निर्धारित किए जाएंगे। वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर में, पत्तन देयताएं नौप्रस्थ पोत तथा जलयानों/स्टीमरों के लिए अलग से एकल स्लैब में निर्धारित की गई हैं और पाइलटेज शुल्क 6 स्लैबों तथा बर्थ किराया 7 स्लैबों में निर्धारित किया गया है। मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान में आने के लिए पाइलटेज शुल्क, स्थानांतरण प्रभारों तथा बर्थ किराये की अनुसूची को युक्तिसंगत बनाया था।

तूतीकोरिन शिप एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए), ऑल इंडिया चेम्बर ऑफ कॉमर्स और इंडस्ट्रीज (एआईसीसीआई), इंडियन चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज (आईसीसीआई) ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर आपत्ति उठाई थी क्योंकि इससे कुछ निम्नतर स्लैबों में अत्यधिक वृद्धि होगी। टीएसए ने बताया है कि हालांकि पत्तन ने कहा है कि औसत वृद्धि 30 प्रतिशत बनती है, छोटे आकार के पोतों (30000 मी.ट. से कम जीआरटी) के मामले में वृद्धि बहुत ज्यादा प्रतीत हो रही है। यह 10000 से 30000 जीआरटी के पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क में 30 प्रतिशत से 54 प्रतिशत और 3000 से 30000 जीआरटी के पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों में 38 प्रतिशत से 236 प्रतिशत वृद्धि है। वर्ष 2018 में, 89 प्रतिशत कंटेनर पोत 30000 जीआरटी से कम के थे, 99 प्रतिशत लिक्विड बल्क पोत 30000 जीआरटी से कम के थे, 47 प्रतिशत शुष्क बल्क पोत 30000 जीआरटी से कम के थे और कुल 72 प्रतिशत पोत 30000 जीआरटी से कम के थे।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि युक्तिसंगत स्लैब वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित किया गया है और इसके अलावा प्रस्तावित वृद्धि विदेशी पोतों के मामले में रु. 15 प्रति मी.ट. और तटीय पोत के मामले में रु. 10/- प्रति मी.ट. की औसत वृद्धि के साथ है जिसे ट्रेड वहन कर सकता है। इसके अलावा, चूंकि पत्तन व्यय बढ़ाते हुए लगातार डुबाव को बढ़ाने की प्रक्रिया में है, इसलिए बड़े आकार के पोतों को आकर्षित करने और अधिक उत्पादकता प्राप्त करने के लिए यह जरूरी है। पत्तन ने यह भी बताया है कि पोत संबंधित अर्जनों के मामले में पत्तन को अधिशेष तुलनात्मक रूप से बहुत कम है और कार्गो संबंधित सेवा की कमाईयों को पोत संबंधित सेवा के नुकसान की भरपाई करनी होगी। युक्तिकरण के कारण, यह अपरिहार्य है परंतु उच्चतर जीआरटी वाले पोतों की तुलना में कम जीआरटी वाले पोतों के लिए वृद्धि की उच्चतर दर प्रस्तावित करने के लिए।

तत्पश्चात्, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा उठाई गई आपत्ति के मद्देनजर, पत्तन ने प्रस्तावित स्लैबों की जांच की है और अंतिम प्रस्तावित एसओआर में और पाइलटेज शुल्क, स्थानांतरण प्रभारों तथा बर्थ किराया प्रभारों में स्लैबों को इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित तीन स्लैबों के स्थान पर चार स्लैब कर युक्तिकरण का प्रस्ताव किया है। मौजूदा लागू प्रशुल्क, प्रस्तावित प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रतिशत वृद्धि देते हुए एक विवरण तैयार किया गया है और **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किया गया है।

चूंकि पत्तन का प्रस्ताव उच्चतर जीआरटी पोतों को प्रोत्साहित करना है जिससे पत्तन की उत्पादकता में सुधार आएगा और प्रस्तावित युक्तिसंगत स्लैब वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन स्लैबों के करीब हैं और यह भी विचार करते हुए कि राजस्व अनुमान अधिकतम एआरआर के भीतर है, पोत संबंधित प्रभारों में प्रस्तावित युक्तिकरण को अनुमोदित किया गया है। यह बताना प्रासंगिक है कि अधिकांश अन्य महापत्तन न्यासों के एसओआर में पोत संबंधित प्रभार स्लैबों के अनुसार निर्धारित किए गए हैं जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में विनिर्दिष्ट किए गए थे और इसे वर्किंग दिशानिर्देशों में भी शामिल किया गया है।

- (ग). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को यह अधिकार प्राप्त है कि वे वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजारी ताकतों को जवाब देने के लिए दरें निर्धारित कर सकते हैं और प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार कर सकते हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि और प्रस्तावित वृद्धि के लिए पत्तन द्वारा दिया गया औचित्य कार्यसूची नोट के पूर्व अनुच्छेद में बताया गया है और इसलिए दोहराया नहीं गया है। पत्तन ने बताया है कि पूर्वकाल में पत्तन ने प्रहस्तित संवर्धनात्मक कार्यों के लिए वांछित श्रेणियों में अपेक्षित रियायतें दी थीं। इसलिए, उपयोक्ता अधिक संवर्धनात्मक कार्यों का प्रहस्तन कर सकते हैं और ऐसी रियायत की सुविधा का उपयोग कर सकते हैं।

प्रस्तावित दर पर पोत संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए, पत्तन ने अनुरोध किए जाने के बावजूद प्रस्तावित दर पर मद वार राजस्व अनुमान नहीं भेजा है। वर्ष 2017-18 के लिए वास्तविक पोत संबंधित आय को वीओसीपीटी द्वारा आधार रूप में लिया गया है और उसके बाद पत्तन ने पत्तन द्वारा मांग की गई प्रतिशत वृद्धि को ध्यान में रखते हुए भविष्य के लिए राजस्व का अनुमान लगाया है। विदेशी पोतों से पोत संबंधित राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, विदेशी मुद्रा भिन्नता का प्रभाव भी पत्तन द्वारा लिया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रेषित राजस्व अनुमान जिसे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, पर विश्वास किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमानों से संबंधित प्रपत्र 3 में, पत्तन द्वारा दिए गए प्रशुल्क में प्रतिशत वृद्धि अद्यतन की गई है और पत्तन द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए वर्ष 2018-19 के लिए 3.45 प्रतिशत सूचकांकन कारक पर विचार करने के बाद 30-4-2019 को सूचकांकित दर के संदर्भ में दर्शाया है।

घाटशुल्क संबंधित आय के लिए, पत्तन ने प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना और वर्ष 2017-18 में वीओसीपीटी द्वारा अकेले प्रहस्तित टनों में वास्तविक कार्यों यातायात दिए हैं। पत्तन ने राजस्व अनुमान में सुविचारित के सापेक्ष वर्ष 2017-18 के लिए प्रतिवेदित कार्यों यातायात का मिलान किया है। कुछ प्रशुल्क मदों के लिए, जहां अनुमान लगाने के लिए राजस्व नहीं पाया गया, वहां पत्तन ने कुछ मदों जोकि अधिकांश विविध मदें हैं, के लिए राजस्व को नहीं लिया है और कुछ प्रशुल्क मदों के लिए, पत्तन ने दर्शाया है कि राजस्व अनुमानों को अन्य मदों के राजस्व अनुमान में आमेलित किया गया है।

प्रस्तावित प्रशुल्क पर वीओसीपीटी द्वारा राजस्व अनुमानन और 2017-18 का यातायात सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है।

प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.6 महापत्तन न्यासों को अधिकतम एआरआर के भीतर प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार देता है। प्रस्तावित दर पर पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व पत्तन परिचालन के लिए रु. 366.77 करोड़ है जोकि रु. 12.07 करोड़ के राजस्व अंतर को छोड़ते हुए रु. 378.84 करोड़ के संशोधित एआरआर अनुमान के भीतर है।

सीएचडी के संबंध में, प्रस्तावित दर पर पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व रु. 77.67 करोड़ है जोकि रु. 19.97 करोड़ के कवर नहीं किए गए राजस्व अंतर को छोड़ते हुए रु. 97.64 करोड़ के अनुमानित एआरआर के भीतर है।

पत्तन और सीएचडी दोनों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अधिकतम एआरआर के भीतर पाया गया है और इसलिए यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

पत्तन के लिए प्रस्तावित दरों पर पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व और 30.04.2019 को सूचकांकित दर पर प्रतिशत वृद्धि को सही करने के बाद टीएएमपी द्वारा सुविचारित तथा सीएचडी गतिविधि के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व क्रमशः **अनुबंध-IV और V** रूप में संलग्न किया गया है।

पत्तन और सीएचडी के लिए अनुमानित समेकित एआरआर रु. 32.04 करोड़ के राजस्व अंतर को छोड़ते हुए रु. 476.48 करोड़ (रु. 378.84 करोड़ + रु. 97.64 करोड़) होता है और प्रस्तावित दर रु. 444.44 करोड़ (रु. 366.77 करोड़ + रु. 77.67 करोड़) है।

- (viii). (क). मौजूदा एसओआर में, विनिर्दिष्ट बर्थों और विनिर्दिष्ट बर्थों से दूसरे बर्थों के बीच स्थानांतरण के लिए दो पृथक स्थानांतरण प्रभार अनुसूचियाँ निर्धारित की गई हैं। प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने युक्तिकरण किया है और केवल दूसरे स्थानांतरण से वसूलीयोग्य एकसमान स्थानांतरण प्रभारों का प्रस्ताव किया है। टीएसए ने बताया है कि हालांकि प्रथम स्थानांतरण निःशुल्क है, परंतु दूसरे

स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित दर पर, 20000 से 30000 जीआरटी के पोतों के लिए वृद्धि 69 प्रतिशत से 94 प्रतिशत बहुत अधिक है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रशुल्क के युक्तिकरण के मद्देनजर, प्रथम स्थानांतरण निःशुल्क प्रस्तावित किया गया है। अनुवर्ती स्थानांतरण के संबंध में, चूंकि विचारणीय उपस्कर आवागमन के लिए उपयोग किया जाना है, इसलिए स्थानांतरण प्रभार पाइलटैज शुल्क के 35 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। तथापि, पत्तन ने दावा किया है कि दूसरे स्थानांतरण की गुंजाइश बहुत कम है और इसलिए प्रस्ताव का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (ख). टीएसए ने एलपीजी के लिए रु. 45 प्रति घन (रु. 155.89 से रु. 200.15) घाटशुल्क के मामले में और विंडमिल ब्लेडों के मामले में रु. 105 पीएमटी (रु. 155.00 से रु. 260) जोकि बहुत ज्यादा है, के वृद्धि किए जाने पर आपत्ति उठाई है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि एलपीजी के घाटशुल्क में वृद्धि के मामले में, (30.04.2019 को सूचकांकित दर में वृद्धि मौजूदा दरों पर 23.43 प्रतिशत परिगणित होती है), प्रस्तावित दर अपेक्षित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) से वसूल की जानी है।

जहां तक विंड मिल ब्लेडों का संबंध है, पत्तन निहित मूल्य के 0.30 प्रतिशत की दर से यथामूल्य घाटशुल्क पर पहले संग्रहण करता रहा है जोकि रु. 1650/- प्रति टन परिगणित होता है। इसके विपरीत, कि पत्तन ने प्रस्तावित एसओआर में केवल रु. 260/- प्रति टन का प्रस्ताव किया है। यहां यह कहना प्रासंगिक है कि मौजूदा एसओआर विंड मिल ब्लेडों के लिए पृथक घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं करता है। पत्तन द्वारा प्रेषित प्रपत्र 3 से, यह विदित है कि पत्तन विंड मिल ब्लेडों के लिए रु. 161.79 प्रति टन की दर से मशीनरी के लिए घाटशुल्क दर लागू करता है और वृद्धि 60.7 प्रतिशत परिगणित होती है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रति टन दर पत्तन द्वारा यथामूल्य घाटशुल्क से अलग करने और दिशानिर्देशों का पालन करने के लिए है और उसी समय विंड मिल ब्लेडों के माध्यम से घाटशुल्क अर्जनों के नुकसान की क्षतिपूर्ति करना भी है। विंड मिल ब्लेड उच्च मूल्य वाले कम भार के साथ अधिक स्थान घेरते हैं। पत्तन द्वारा दिए गए कारणों तथा औचित्य से, इन कार्यों मर्दों में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है क्योंकि पत्तन ने इन मर्दों के लिए राजस्व अनुमान को नहीं लिया है और पत्तन द्वारा अनुमानित कुल राजस्व अनुमानित एआरआर के भीतर है।

- (ग). आईएमसीओएलए, वीओसीपीटी में एक एचएमसी परिचालक, ने पत्तन से अनुरोध किया है कि पत्तन द्वारा अर्जित राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करते हुए आईएमसीओएलए क्रेनों के एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्राओं के लिए लेबर लेवी पूरी तरह से माफ की जाए। पत्तन ने बताया है कि सीएचडी से लेबर की तैनाती के लिए लेवी को कम करके रु. 30/- प्रति मी.ट. किया गया है जिसे बाद में संशोधित कर रु. 72.00 प्रति मी.ट. के मौजूदा प्रशुल्क के स्थान पर रु. 50/- प्रति टन किया गया है। पत्तन रु. 1/- प्रति टन की रियायत देने के पक्ष में नहीं है क्योंकि इससे रु. 5 करोड़ का नुकसान हुआ है।

- (ix). मौजूदा शर्तें और प्रस्तावित शर्तें जहां कहीं पत्तन ने मामले के विश्लेषण के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अभ्युक्तियों/कारणों के साथ मौजूदा शर्तों में संशोधन/हटाये जाने का प्रस्ताव किया है, देते हुए तुलनात्मक विवरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक संशोधन/हटाये जाने को स्वीकार करने अथवा खारिज करने के लिए अंतिम कॉलम में इस प्राधिकरण की संक्षिप्त अभिव्यक्ति/विश्लेषण के साथ अद्यतन किया है। उक्त तुलनात्मक स्थिति अनुबंध-VI रूप में संलग्न की गई है। मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित संशोधन/हटाया जाना वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित अभ्युक्तियों/कारणों और उक्त अनुबंध में उसपर दी गई अभिव्यक्तियों/विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए अनुमोदित किया गया है।

- (x). इस प्राधिकरण ने पत्र सं. पीडी-14022/34/2017-पीडी-V दिनांक 06 जून 2018 द्वारा एमओएस पत्र के अनुसरण में सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों के दरमानों में दिल्ली-मुंबई इंडियल कॉरीडोर डेवलपमेंट कारपोरेशन (डीएमआईसीडीसी) द्वारा प्रदान की जाने वाली लॉजिस्टिक डाटा बैंक सेवा के लिए रु. 145/- प्रति कंटेनर के अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की वसूली के लिए प्रावधान शामिल करते हुए एक सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/46/2018-एमयूसी दिनांक 08 जून 2018 पारित किया था। 31 मार्च 2019 तक अनुमोदित दर की वैधता 30 सितंबर 2019 तक विस्तारित की गई है। इस प्राधिकरण ने हाल ही में आदेश सं. टीएमपी/12/2019-एमयूसी दिनांक 24 जुलाई 2019 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों पर डीएमआईसीडीसी के लॉजिस्टिक डाटा बैंक (एलडीबी) के लिए संशोधित अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) अनुमोदित किया है।

अतः सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर बीओटी टर्मिनलों द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए दो वर्षों की अवधि हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदत्त लॉजिस्टिक डाटा बैंक सेवा के लिए कंटेनरों पर संशोधित एमयूसी वीओसीपीटी के मामले में भी लागू होगा। इसलिए इस संबंध में अनुसूची 4.4 के रूप में अध्याय IV के अधीन वीओसीपीटी के संशोधित एसओआर में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की गई है।

- (xi). प्रशुल्क नीति, 2018 कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 3.7 विनिर्दिष्ट करता है कि साधारणतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश राजपत्र में आदेश की अधिसूचना से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा।

- (xii). कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित यातायात वृद्धि पर आपत्ति उठाई है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। वीओसीपीटी कम दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट स्वीकृत करने के लिए अधिकार का इस्तेमाल कर सकता है।

इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, वीओसीपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध है कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होना चाहिए।

- (xiii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में प्रति घंटा औसत फेरे, औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी प्रतिबद्ध करेगा। कार्गो-वार जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रतिबद्ध करना जरूरी नहीं है। इसके बजाय, महापत्तन न्यास समग्र औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रस्तावित कर सकता है। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय तथा पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाये गए किसी अन्य मानदंड के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा।

प्रशुल्क नीति, 2018 में कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई पद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं किया गया है। जब वर्ष 2017-18 में अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन मानदंडों के संदर्भ में कार्गो संबंधित सेवाओं और पोत संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के लिए आधार मांगा गया था, तब पत्तन ने स्पष्ट किया था कि कार्यनिष्पादन मानक हाल ही के अतीत में वास्तविक आंकड़ों, उपलब्ध सुविधाओं तथा इस संबंध में उपयोक्ता हितों पर विचार करते हुए प्रस्तावित किए गए हैं। वीओसीपीटी ने 10,456 मी.ट. पर औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए समग्र कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। पत्तन ने पोतों के औसत वापसी समय के रूप में 3.73 दिन और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में 10.8 घंटे कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव भी किया है।

आउटपुट द्वारा प्रस्तावित औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट मौजूदा एसओआर में निर्धारित 10,500 मी.ट. प्रतिदिन से कम है। वीओसीपीटी की प्रशासनिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित पिछले तीन वर्षों 2015-16 से 2017-18 के लिए इस मानदंड का औसत 10885 परिगणित होता है जिसे निर्धारित किया गया है।

पोतों के औसत वापसी समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों के संबंध में, 3.73 दिन की दर से प्रस्तावित मानदंड पत्तन द्वारा पिछले तीन वर्षों 2015-16 से 2017-18 में अर्जित औसत 3.55 दिनों और 3.3 दिन के मौजूदा निर्धारित मानदंड से अधिक है। ऐसी स्थिति में, पत्तन द्वारा अर्जित पिछले तीन वर्षों के औसत के आधार पर 3.55 दिन निर्धारित किया गया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित पूर्व-बर्थिंग समय 10.8 घंटे के संबंध में, यह 33.6 घंटे के मौजूदा निर्धारित मानदंड से सुधार है। पिछले तीन वर्षों के लिए इस मानदंड का औसत कार्यनिष्पादन 8.24 घंटे है जोकि 2015-16 उपलब्धि से प्रभावित दिखाई देता है जोकि अनुवर्ती दो वर्षों में उपलब्धि की तुलना में बहुत ही कम है। इसलिए, पूर्व-बर्थिंग वर्ष 2017-18 आंकड़े के लिए वास्तविक उपलब्धि के आधार पर 9.36 घंटे निर्धारित किया गया है जोकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित पूर्व-बर्थिंग मानदंड के भी करीब है। उपर्युक्त विश्लेषण के मद्देनजर, सुधारित कार्यनिष्पादन मानक एसओआर के साथ निर्धारित किया गया है।

यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानक पत्तन परिसर के भीतर केवल पत्तन द्वारा चलाये गए परिचालनों, अपने स्वयं के उपस्कर के साथ सुविचारित किए जाएंगे और अपने स्वयं के उपस्कर से सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत निजी सेवा प्रदाता पर लागू नहीं होगा जिसके लिए प्रासंगिक आदेश में पृथक तलचिह्न कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित किए गए हैं वे लागू होंगे।

- (xiv). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, एसओआर को भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। एसओआर का ऐसा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के साथ पढ़े जाने वाले प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर एसओआर में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्तमान मामले में वर्ष 2018-19 के लिए सूचकांकन एसओआर में और एसओआर तैयार करने के लिए पहले ही सुविचारित किया गया है। एसओआर में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2019-20 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन 1 मई 2020 से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, एसओआर में इस आशय की टिप्पणी शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन वीओसीपीटी द्वारा एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए जाने के अधीन है। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति, 2018 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि एसओआर में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः ही होगा। इसके लिए महापत्तन न्यासों को इस प्राधिकरण का रुख करना होगा। पारदर्शिता बनाये रखने के लिए, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि कैलेंडर माह के समाप्त होने के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर की अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक इस प्राधिकरण को घोषित किए जाए। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से अपने एसओआर में निर्धारित दरें सूचकांकित कर सकता है और प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से सूचकांकित एसओआर लागू कर सकता है। वीओसीपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर की सूचना पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को दी जाएगी।

- (xv). वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता अंतिम बार 30 सितंबर 2019 और संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक विस्तारित की गई थी। जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अलग-से अधिसूचित संशोधित एसओआर और कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित करने वाले आदेश के लागू होने तक, यह लगभग नवंबर, 2019 होगा। ऐसी स्थिति में, समाप्ति की तारीख से मौजूदा दरमान को अलग-से अधिसूचित संशोधित एसओआर के लागू होने तक मौजूदा दरमान को विस्तारित किया माना गया है।

- (xvi). वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। इसलिए, संशोधित एसओआर की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित की गई है।

- (xvii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। पत्तन यदि चाहे तो कम दरें वसूल कर सकता है। वीओसीपीटी कम दरें वसूल करने और/अथवा अधिक रियायतें तथा छूट स्वीकृत करने के अधिकार का इस्तेमाल कर सकता है।
- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, यह वीओसीपीटी को सुनिश्चित करना है कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होना चाहिए।
- (ग). यदि सुविचारित रिकार्ड में कोई त्रुटि दिखाई देती है तो वीओसीपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा। वीओसीपीटी किन्हीं औचित्यपूर्ण कारणों से, भारत के राजपत्र में पारित इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।
- (घ). दरमान को शासित करने वाली शर्तों में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन वीओसीपीटी द्वारा दिए गए औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन के लिए सुविचारित किए गए हैं। वीओसीपीटी प्रशुल्क वैधता अवधि के समाप्त होने से पहले भी अनुमोदित शर्तों में से किसी शर्त को संशोधित करने के लिए प्रस्ताव लेकर आ सकता है, यदि आवश्यक हो।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी के संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है जिन्हें अलग से अधिसूचित किया गया है। संशोधित दरमान तथा संशोधित दरमान को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के लागू होने की तारीख पृथक आदेश दिनांक 10 अक्टूबर 2019 में पहले से दर्शाई गई रहेगी और संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेंगे। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.2. इस प्राधिकरण द्वारा 22 अक्टूबर 2019 को अधिसूचना सं. 363 द्वारा अलग-से अधिसूचित संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में एसओआर की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा और संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेगा। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.3. वीओसीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन ने पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय तथा बर्थ पत्तन में निष्क्रिय रहने के समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं।

14.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा दिया गया एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि वीओसीपीटी कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो वीओसीपीटी अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा।

14.5. प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 6 के अनुसार, वीओसीपीटी इस प्राधिकरण को कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों के औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं अपने प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्टें भेजेगा। इसके अलावा, कंटेनर बर्थों के लिए, कंटेनरों के लिए औसत फेरे प्रति क्रेन घंटा और औसत विराम समय पर भी वार्षिक रिपोर्टें उपलब्ध करवाई जाएंगी। वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद के 60 दिनों के भीतर पत्तनों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा जो भी कोई अन्य सूचना अपेक्षित होगी वह भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

14.6. वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अधीन वीओसीपीटी से उसे प्राप्त होने वाली सभी सूचना प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील भेजे गए कोई आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में वीओसीपीटी से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार किया जाएगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में बताया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./326/19]

अनुबंध-1 (क)

प्रपत्र - 1 (पत्तन)

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन				
रु. लाखों में				
क्र.सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	9,939.48	10,615.41	10,204.16

(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(ग). आबंटित एफएमई	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	ऋणों पर व्याज	-	-	
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची बनाये) का 2/3वां			
	(क).	-	-	-
	(ख).	-	-	-
	(ग).	-	-	-
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची बनाये) का 2/3वां	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती वर्ष, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय			
	(क). परिचालन व्यय		-	-
	(ख). मूल्यहास	76.05	76.05	76.05
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय		-	-
	(घ). आबंटित एफएमई		-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	76.05	76.05	76.05
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	13,899.62	16,873.83	18,011.46
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	17,696.88	20,534.81	16,830.20
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3	18,353.96		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	1,27,478.34		
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	18,892.91		
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल	1,132.90		

	परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य। (VII बर्थ रु.2637.70 लाख + VIII बर्थ रु.2375.04 लाख+ एनसीबी-1 1732.05)	32,505.17		
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	-		
	(vi). जोड़े: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क). मालसूची	357.82		
	(ख). विविध देनदार	697.64		
	(ग). रोकड़	2,386.14		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़	3,441.60		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	1,16,174.79		
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	18,587.97		
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]	36,941.93		
(8).	उदाहरण के लिए वर्ष 4 के लिए, यदि वाई4 2018-19 है, लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन, तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45 प्रतिशत है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345 होगा।	38,216.42		
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	38,216.42		
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन	36,676.76		

अनुबंध-1 (ख)

प्रपत्र - 1 (पत्तन)

बीओसीपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा संशोधित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन				
रु. लाखों में				
क्र.सं.	विवरण	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	9,939.48	10,615.41	10,204.16
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			

	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(ग). आबंटित एफएमई	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	रेलवे गतिविधि से संबंधित व्यय	370.28	342.86	357.84
(iii).	ऋणों पर ब्याज	-	-	
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची बनाये) का 2/3वां			
	(क).	-	-	-
	(ख).	-	-	-
	(ग).	-	-	-
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(v).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची बनाये) का 2/3वां	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(vi).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के बलाबा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vii).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय			
	(क). परिचालन व्यय		-	-
	(ख). मूल्यहास	76.05	76.05	76.05
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय		-	-
	(घ). आबंटित एफएमई		-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	76.05	76.05	76.05
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	14,269.90	17,216.69	18,369.30
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	17,326.60	20,191.95	16,472.36
(4).	जोड़ें: रेलवे गतिविधि के माध्यम से आय पर रेलवे व्यय की अधिकता		59.48	48.16
(5).	सभी समायोजनों के बाद निवल कुल व्यय (3) + (4)	17,326.60	20,251.43	16,520.52
(6).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3		18,032.85	
(7).	नियोजित पूंजी			

	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	127,478.34
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	18,892.91
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	1,132.90
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य। (बीओसीपीटी द्वारा दी गई एक्सेल गणना के अनुसार सही आंकड़े हैं VII वर्ष रु.2512.10 लाख + VIII वर्ष रु.2266.48 लाख+ एनसीबी-1 रु.1662.77+ एनसीबी-II के लिए निकर्षण व्यय रु.26,063.82 लाख)	32,505.17
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती वर्ष, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	
	(क). मालसूची	357.82
	(ख). विविध देनदार	697.64
	(ग). रोकड़	2,386.14
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़	3,441.60
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	1,16,174.79
(8).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	18,587.97
(9).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]	36,620.81
(10).	उदाहरण के लिए वर्ष 4 के लिए, यदि वाई4 2018-19 है, लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन, तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45 प्रतिशत है और वर्ष वाई 4 के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345 होगा।	37,884.23
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	37,884.23
(12).	उपरोक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन	36,676.76

अनुबंध- II				
प्रपत्र - 1 (सीएचडी)				
महापतन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2018 के अधीन बीओसीपीटी द्वारा वार्षिक राजस्व का परिकलन और टीएएमपी द्वारा सुविचारित				
रु. लाखों में				
क्र.सं.	विवरण	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)	वाई3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	5,880.99	5,442.53	4472.73

(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(iii).	लेखों के अनुसार वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	6,646.86	8,703.01	10,854.61
(iv).	घटायें: पेंशन निधि में अंशदान		-	-
(v).	शेष एफ एंड एम व्यय		-	-
(vi).	जोड़ें: ओपनिंग में पेंशन निधि कमी		-	-
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(v)+(vi)	12,527.85	14,145.54	15,327.34
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	-	-	-
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(ग). आबंटित एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(ii).	ऋणों पर ब्याज	-	-	-
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची बनाये) का 2/3वां			
	(क). मजदूरी संशोधन बकायों का भुगतान	-	-	-
	(ख). वीआरएस अनुग्रह का भुगतान	-	-	-
	(ग) उपदान का बकाया	-	-	-
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	-
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची बनाये) का 2/3वां	3,164.75	4,238.45	6,898.67
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)]			
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	-
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित समीपवर्ती वर्ष, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय			
	(क). परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख). मूल्यहास	-	-	-
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	-	-	-
	(घ). आबंटित एफएमई	-	-	-
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-

	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	9,363.10	9,907.09	8,428.67
(i)	जोड़ें: पूर्व वर्षों से संबंधित पेंशन निधि में अंशदान का 1/5वां			
(iii)	जोड़ें: पूर्व वर्षों से संबंधित पेंशन/पेंशन का रूपांतरण के बकायों का 1/5वां			
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3			9,232.96
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			4.28
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
	(iii). घटाये: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			
	(iv). घटाये: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को वीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।			
	(v). घटाये: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती वर्ष, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	प्रपत्र 4 और टिप्पणी 4 के अनुसार		
	(क). मालसूची		-	
	(ख). विविध देनदार		-	
	(ग). रोकड़			1,276.92
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़			1,276.92
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]			1,281.20
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ			204.99
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]			9,437.95
(8).	उदाहरण के लिए वर्ष 4 के लिए, यदि बाई4 2018-19 है, लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन, तो लागू डब्ल्यूपीआई 3.45 प्रतिशत है और वर्ष बाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर (7) x 1.0345) होगा।	9,763.56		
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			9,763.56
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन			7,767.00

अनुबंध- III

मीजूदा पोत संबंधित प्रभारों, प्रस्तावित प्रशुल्क और वीजोसीपीटी द्वारा मांग की गई प्रतिशत वृद्धि की तुलना दर्शाता विवरण

2.1 पत्तन देयताओं की अनुसूची:		दर/जीआरटी/प्रवेश							
क्र.सं.	विवरण	वर्तमान		30.04.2019 को सूचकांकित प्रशुल्क (3.45%)		प्रस्तावित		सूचकांकित प्रशुल्क पर % वृद्धि	
		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1	जलयान/स्टीमर	6.70	0.2572	6.9312	0.2661	8.55	0.3285	23.36%	23.46%
2	नौचालन पोत	3.36	0.1286	3.4759	0.1330	4.3	0.1642	23.71%	23.42%

2.2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची		दर/जीआरटी								
क्र.सं.	पोत का आकर	वर्तमान		30.04.2019 को सूचकांकित प्रशुल्क (3.45%)		पोत का आकर	प्रस्तावित		सूचकांकित प्रशुल्क पर % वृद्धि	
		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1	10,000 जीआरटी तक	9.08	0.3484	9.3933	0.3604	0 से 20,000 जीआरटी	13.47	0.5162	43%	43%
2	10,001 - 15,000 जीआरटी	9.40	0.3604	9.7243	0.3728		13.47	0.5162	39%	38%
3	15,001 - 20,000 जीआरटी	9.73	0.3734	10.0657	0.3863		13.47	0.5162	34%	34%
4	20,001 - 25,000 जीआरटी	10.08	0.3865	10.4278	0.3998	20,001-30,000 जीआरटी	13.92	0.5338	33%	34%
5	25,001 - 30,000 जीआरटी	10.42	0.3996	10.7795	0.4134		13.92	0.5338	29%	29%
6	30,001 से ऊपर	10.77	0.4127	11.1416	0.4269	30,000-60,000 जीआरटी	11.14	0.427	0%	0%
		10.77	0.4127	11.1416	0.4269	60,001 और अधिक	9.74	0.3737	-13%	-12%

2.2.3 स्थानांतरण प्रभार		दर/जीआरटी								
क्र.सं.	पोत का आकर	वर्तमान		30.04.2019 को सूचकांकित प्रशुल्क (3.45%)		पोत का आकर	प्रस्तावित		सूचकांकित प्रशुल्क पर % वृद्धि	
		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
क	विनिर्दिष्ट बर्थों के बीच स्थानांतरण									
1	10,000 जीआरटी तक	2.53	0.0968	2.62	0.1001	0 to 20,000 जीआरटी	4.71	0.1807	80%	80%
2	10,001 - 15,000 जीआरटी	2.62	0.1001	2.71	0.1036		4.71	0.1807	74%	74%
3	15,001 - 20,000 जीआरटी	2.71	0.1037	2.80	0.1073		4.71	0.1807	68%	68%
4	20,001 – 25,000 जीआरटी	2.80	0.1074	2.90	0.1111	20,001-30,000 जीआरटी	4.87	0.1868	68%	68%
5	25,001 – 30,000 जीआरटी	2.90	0.111	3.00	0.1148		4.87	0.1868	62%	63%
6	30,001 से ऊपर	2.99	0.1147	3.09	0.1187	30,000-60,000 जीआरटी	3.90	0.1495	26%	26%
		2.99	0.1147	3.09	0.1187	60,001 और अधिक	3.41	0.1308	10%	10%
B	विनिर्दिष्ट बर्थों से अन्य बर्थों तक स्थानांतरण									
1	10,000 जीआरटी तक	5.04	0.1936	5.21	0.2003	0 से 20,000 जीआरटी	4.71	0.1807	-10%	-10%
2	10,001 - 15,000 जीआरटी	5.22	0.2002	5.40	0.2071		4.71	0.1807	-13%	-13%
3	15,001 - 20,000 जीआरटी	5.41	0.2075	5.60	0.2147		4.71	0.1807	-16%	-16%
4	20,001 – 25,000 जीआरटी	5.59	0.2148	5.78	0.2222	20,001-30,000 जीआरटी	4.87	0.1868	-16%	-16%
5	25,001 – 30,000 जीआरटी	5.78	0.2221	5.98	0.2298		4.87	0.1868	-19%	-19%
6	30,001 से ऊपर	5.98	0.2293	6.19	0.2372	30,000-60,000 जीआरटी	3.90	0.1495	-37%	-37%
		5.98	0.2293	6.19	0.2372	60,001 और अधिक	3.41	0.1308	-45%	-45%

टिप्पणी: 2 पृथक अनुसूचियों की बजाय संशोधित एसओआर में प्रस्तावित एकसमान स्थानांतरण प्रभार

2.4.1 बरियेग किराया प्रभारों की अनुसूची		दर/जीआरटी/घंटा								
क्र.सं.	विवरण	वर्तमान		30.04.2019 को सूचकांकित प्रशुल्क (3.45%)		पोत का आकर	प्रस्तावित		सूचकांकित प्रशुल्क पर % वृद्धि	
		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1	3,000 जीआरटी तक और सहित	0.096	0.0037	0.09931	0.00383	0 से 20,000 जीआरटी	0.1932	0.0075	95%	96%
1	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.064	0.0024	0.06621	0.00248		0.1932	0.0075	192%	202%
2	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.083	0.0032	0.08586	0.00331		0.1932	0.0075	125%	127%
3	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.102	0.0040	0.10552	0.00414	20,001-30,000 जीआरटी	0.1932	0.0075	83%	81%
4	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.140	0.0054	0.14483	0.00559		0.2105	0.0081	45%	45%
5	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.153	0.0059	0.15828	0.00610	30,000-60,000 जीआरटी	0.2105	0.0081	33%	33%
6	30,001 जीआरटी और अधिक	0.166	0.0064	0.17173	0.00662	60,001 और अधिक	0.1684	0.0065	-2%	-2%
		0.166	0.0064	0.17173	0.00662		0.1474	0.0057	-14%	-14%

38

2.7 लंगरगाह में पोतों के मामले में लाइटरज परिचालन शुल्क की अनुसूची		दर/जीआरटी/घंटा								
क्र.सं.	विवरण	वर्तमान		30.04.2019 को सूचकांकित प्रशुल्क (3.45%)		पोत का आकर	प्रस्तावित		सूचकांकित प्रशुल्क पर % वृद्धि	
		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)		तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1	3,000 जीआरटी तक और सहित	0.0193	0.00074	0.01997	0.00077	0 से 20,000 जीआरटी	0.0357	0.0014	79%	83%
1	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0126	0.00049	0.01303	0.00051		0.0357	0.0014	174%	176%
2	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.0166	0.00064	0.01717	0.00066		0.0357	0.0014	108%	111%
3	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.0206	0.00079	0.02131	0.00082	20,001-30,000 जीआरटी	0.0357	0.0014	68%	71%
4	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0279	0.00107	0.02886	0.00111		0.0391	0.0015	35%	36%

[illegible]

6	लंगरगाह शुल्क (बीओसीपीटी द्वारा हटाये गए प्रस्तावित एसओआर लंगरगाह में। सरकारी की नीति में लाने के लिए संशोधित एसओआर में मौजूदा स्तर पर टीएएमपी द्वारा निर्धारित लंगरगाह शुल्क।							प्रति जीआरटी				568.54	-	-	-
2	घाटशुल्क प्रभार:														
	सीमाशुल्क में किसी भी नाम द्वारा परिभाषित कोयला और ताप कोयला संयंत्रों के लिए प्रयुक्त	52.34	52.34	50.20	50.20	61.96	61.96	मी.ट.	61.92	-	61.92	3,240.89	3,836.84	18.39%	23.42%
	उपर्युक्त से इतर सीमाशुल्क दस्तवेज में परिभाषित किसी भी नाम से कोयला	52.34	31.40	50.20	30.12	61.96	37.18	मी.ट.	26.85	-	26.85	1,405.33	1,663.75	18.39%	23.42%
	तैयार उर्वरक	56.47	33.88	54.17	32.49	66.86	40.11	मी.ट.	3.25	-	3.25	183.53	217.28	18.39%	23.43%
	रॉक फास्फेट	45.45	27.27	43.59	26.15	53.81	32.29	मी.ट.	10.13	-	10.13	460.44	545.11	18.39%	23.44%
	सल्फर	45.45	27.27	43.59	26.15	53.81	32.29	मी.ट.	0.63	-	0.63	28.64	33.90	18.39%	23.44%
	कॉपर सांद्रित	75.76	45.45	72.66	43.59	89.69	53.81	मी.ट.	12.79	-	12.79	968.91	1,147.08	18.39%	23.43%
	लकड़ी के लट्टे	42.70	25.62	40.96	24.57	50.55	30.33	मी.ट.	4.20	-	4.20	179.33	212.31	18.39%	23.43%
	फरनेस ऑयल	89.53	89.53	85.87	85.87	105.99	105.99	मी.ट.	1.96	-	1.96	175.48	207.74	18.39%	23.43%
	ग्रेनाइट	68.87	41.32	66.05	39.63	81.53	48.92	मी.ट.	0.16	-	0.16	11.02	13.05	18.39%	23.43%
	इलमिनाइट रेत	26.17	15.70	23.78	14.27	30.98	18.59	मी.ट.	0.67	-	0.67	17.53	20.76	18.39%	30.27%
	फास्फोरिक एसिड	117.08	70.25	112.29	67.38	138.60	83.16	मी.ट.	0.40	0.84	1.24	105.84	125.30	18.39%	23.43%
	सीमेंट	48.21	28.92	46.24	27.75	57.07	34.24	मी.ट.	0.70	0.30	1.00	42.42	50.22	18.39%	23.42%
	कास्टिक सोडा घोल	53.72	32.23	51.52	30.91	63.60	38.16	मी.ट.	-	0.69	0.69	22.24	26.33	18.39%	23.44%
	एलपीजी	162.53	97.52	155.89	93.53	192.42	115.45	मी.ट.	1.72	-	1.72	279.55	330.96	18.39%	23.43%
	नाप्था	96.42	96.42	92.47	92.47	114.15	114.15	मी.ट.	2.34	0.30	2.64	254.54	301.34	18.39%	23.43%
	डीजल	63.36	63.36	60.77	60.77	75.01	75.01	मी.ट.	-	0.05	0.05	3.17	3.75	18.39%	23.44%
	वीसीएम	117.08	70.25	112.29	67.38	138.60	83.16	मी.ट.	0.79	-	0.79	92.49	109.50	18.39%	23.43%
	द्रव्य अमोनिया	117.08	70.25	112.29	67.38	138.60	83.16	मी.ट.	1.74	-	1.74	203.71	241.17	18.39%	23.43%
	सल्फरिक एसिड	68.87	41.32	66.05	39.63	81.53	48.92	मी.ट.	-	0.68	0.68	28.10	33.27	18.39%	23.43%
	पलमोइल	63.36	38.02	60.77	36.47	75.01	45.01	मी.ट.	3.53	-	3.53	223.66	264.78	18.39%	23.44%
	निर्माण सामग्री	24.80	14.88	23.78	14.27	29.36	17.62	मी.ट.	5.32	0.45	5.77	138.63	164.12	18.39%	23.45%

	मशीनें	161.79	97.07	155.18	93.11	191.54	114.93	मी.ट.	-	-	-	-	-	18.39%	23.44%
	बिंडमिल ब्लेड (*)	161.79	97.07	-	-	260.00	156.00	मी.ट.	0.44	-	0.44	71.19	114.40	60.71%	-
	चूनापत्थर	26.17	26.17	25.10	25.10	30.98	30.98	मी.ट.	13.60	-	13.60	355.91	421.36	18.39%	23.45%
	नमक	6.89	4.13	6.61	3.96	8.15	4.89	मी.ट.	0.59	-	0.59	4.06	4.81	18.39%	23.34%
	पेट कोक (*)	52.34	31.40	-	-	74.36	44.62	मी.ट.	0.49	0.26	0.75	33.81	48.04	42.07%	-
	लौह तथा इस्पात	48.21	28.92	46.24	27.75	57.07	34.24	मी.ट.	0.40	-	0.40	19.28	22.83	18.39%	23.42%
	अन्य	57.85	34.71	55.48	33.29	68.49	41.09	मी.ट.	22.20	4.30	26.50	1,433.51	1,697.11	18.39%	23.44%
									176.82	7.87	184.69	9,983.19	11,857.11		
8	विलंबशुल्क प्रभार											381.67	487.36	18.39%	23.42%
9	लाइसेंस भंडारण शुल्क														
10	सुरक्षा दीवार के भीतर ढका हुआ स्थान											742.62	948.25	18.39%	23.42%
11	सुरक्षा दीवार के बाहर ढका हुआ स्थान											3.26	4.16	18.39%	23.42%
12	अलग करने के लिए अब प्रस्तावित सुरक्षा दीवार के भीतर खुला स्थान												1,166.87		
13	अलग करने के लिए प्रस्तावित अब उपलब्ध कंटेनर भंडारण प्रभार												10.25		
14	किराया प्रभार - घाट क्रेन											72.81	92.97	18.39%	23.42%
15	किराया प्रभार - अन्य प्रहस्तन उपकरण											4.20	5.36	18.39%	23.42%
16	अलग करने के लिए प्रस्तावित अब उपलब्ध मार्गाधिकार प्रभार												18.51		
17	अलग करने के लिए प्रस्तावित अब उपलब्ध वाहनों के प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क												60.20		
18	अलग करने के लिए प्रस्तावित अब उपलब्ध उपस्कर - प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क												485.76		
19	प्रवेश शुल्क के लिए लाइसेंस शुल्क - अलग करने के लिए प्रस्तावित अब उपलब्ध अन्य												0.96		
20	बिजली उपरिव्यय	1.24				1.47						0.25	0.32	18.39%	23.42%
21	धूलपूर्ण कार्गो पर प्रदूषण अधिभार	5.39				6.38					71.31	713.10	844.23	119.53%	93.19%
21	अन्य											18.08	21.40	18.39%	23.42%
	प्रस्तावित प्रशुल्क पर कुल अनुमानित राजस्व											25,737.70	36,676.76		

* इन कार्गो मर्चों के लिए वीओसीपीटी का मौजूदा एसओआर घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं करता है। तथापि, वीओसीपीटी ने इस विवरण में इन कार्गो के लिए उनके द्वारा लागू घाटशुल्क दर दी है।

अनुबंध- V - प्रपत्र - 3 (सीएचडी)

प्रपत्र - 3 (सीएचडी)

[illegible]

अनुबंध-VI

प्रस्तावित शर्तों के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की तुलना जहाँ वीओसीपीटी द्वारा संशोधनों के लिए कारणों/औचित्य के साथ बदलाव किए गए हैं और उनपर टीएमपी की अभ्युक्तियाँ				
मौजूदा एसओआर		प्रस्तावित एसओआर		टीएमपी की अभ्युक्तियाँ/विश्लेषण
1.1. परिभाषाएँ – सामान्य		1.1. परिभाषाएँ – सामान्य		
1.2	सामान्य निबंधन एवं शर्तें	1.2	सामान्य निबंधन एवं शर्तें	
(v) (क)	पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर वसूल किए जाएंगे। जहाँ कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं वहाँ प्रभार अमेरिकी मुद्रा को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर अधिसूचित बाजार खरीद दर पर इसके भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती की जाएगी।	(v) (क)	पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर वसूल किए जाएंगे। जहाँ कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं वहाँ प्रभार अमेरिकी मुद्रा को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर पर इसके भारतीय रुपयों में परिवर्तित करने के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती की जाएगी।	टिप्पणी यह उल्लिखित करते हुए संशोधित की गई है कि आरबीआई द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर लागू की जाएगी। मौजूदा दरमान (एसओआर) डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपयों में बदलने के 2 विकल्पों की अनुमति देता है अर्थात् भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दरें अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर। यह वर्किंग दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.6.1 के अनुसार है। वीओसीपीटी का प्रस्ताव दो विकल्पों की बजाय डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपयों में संग्रहण के लिए केवी आरबीआई की संदर्भ दर निर्धारित की जाए। प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।
(ख)	अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को; और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित समय-समय पर भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर अधिसूचित बाजार खरीद दर के आधार पर समकक्ष भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे।	(ख)	अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को; और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित समय-समय पर भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर के आधार पर समकक्ष भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे।	
(x)	सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।	(x)	सभी प्रभार करों के सिवाय सेवा प्रभारों के तत्व पर प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।	
अध्याय - II		अध्याय - II		
पोत संबंधित प्रभार		पोत संबंधित प्रभार		
2.2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची		2.2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची		
नीचे विनिर्दिष्ट दर क्षेत्र क के लिए है		नीचे विनिर्दिष्ट दर क्षेत्र क के लिए है		पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, प्रस्तावित संशोधन थोड़े अन्वयांतरण के साथ अनुमोदित किया गया है।

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें						3.45 प्रतिशत सूचकांकन कारक के बाद 30-4-2019 को दर			
क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी		दर प्रति जीआरटी		तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)
		तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)				
1	10,000 तक जीआरटी	9.08	0.3484	9.39	0.3604				
2	10,001 - 15,000 जीआरटी	9.40	0.3604	9.72	0.3728				
3	15,001 - 20,000 जीआरटी	9.73	0.3734	10.07	0.3863				
4	20,001 - 25,000 जीआरटी	10.08	0.3865	10.43	0.3998				
5	25,001 - 30,000 जीआरटी	10.42	0.3996	10.78	0.4134				
6	30,001 से अधिक	10.77	0.4127	11.14	0.4269				

दर प्रति जीआरटी			
क्र.सं.	पोत का आकार	तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)
1	20,000 तक जीआरटी	13.47	0.5162
2	20000 - 30,000 जीआरटी	13.92	0.5338
3	30,001 - 60,000 जीआरटी	11.13	0.4270
4	60,001 और अधिक जीआरटी	9.74	0.3736

पहले स्लैबों का युक्तिकरण 30,000 जीआरटी तक के मौजूदा पांच स्लैबों को एक में इकट्ठा करते हुए मौजूदा छह स्लैबों के स्थान पर तीन स्लैबों में पाइलटेज शुल्कों के निर्धारण के लिए टीएमपी वर्किंग दिशानिर्देशों और टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार स्लाइडिंग मानों पर आगे दो स्लैबों के अनुसार आने का प्रस्ताव किया गया था। संयुक्त सुनवाई में विवेचना के बाद एक और स्लैब अर्थात् 20,000 जीआरटी तक भी शामिल किया गया है।

वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 10.9 के अनुसार, पाइलटेज शुल्कों को स्लाइडिंग दर के साथ 3 स्लैबों में निर्धारित किए जाने की जरूरत है अर्थात् प्रथम स्लैब की इकाई दर पर 20 प्रतिशत कटौती की जाने वाली दूसरी स्लैब के लिए दर और प्रथम स्लैब की इकाई दर पर 30 प्रतिशत की कटौती के साथ निर्धारित किया जाने वाला तीसरा स्लैब। वीओसीपीटी का प्रस्ताव मौजूदा 6 स्लैबों के स्थान पर 4 स्लैबों के निर्धारण के लिए है। मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने 3 स्लैबों के लिए दरें प्रस्तावित की थीं। 4 स्लैबों में संशोधित प्रस्ताव संयुक्त सुनवाई में प्रस्तावित स्लैबों पर अत्यधिक वृद्धि के बारे में उपयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्तियों के मद्देनजर है। पत्तन ने प्रस्तावित दरों पर पाइलटेज शुल्क से राजस्व का अनुमान भी लगाया है। अतः पत्तन द्वारा प्रस्तावित युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचा खंड 10.9 के अधीन उदाहरणात्मक नमूने में वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति में लाने के लिए अनुसूची में थोड़े शोधन के अधीन अनुमोदित किया गया है।

2.2.3. स्थानांतरण प्रभार

[3.45 प्रतिशत और 4.26 प्रतिशत के लागू वार्षिक सूचकांकन कारक को लागू करने के बाद सूचकांकित प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर में निर्धारित दर]

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें		3.45 प्रतिशत सूचकांकन कारक के बाद 30-4-2019 को दर	
क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी	दर प्रति जीआरटी

2.2.3. स्थानांतरण प्रभार

स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज प्रभारों पर 35 प्रतिशत होगा

दर प्रति जीआरटी			
क्र.सं.	पोत का आकार	तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)
1	0 से 20,000 तक	4.71	0.1807

उपयोक्ताओं के लाभ के लिए एक स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्कों में यथा शामिल प्रस्तावित शुल्क है। अपेक्षित अतिरिक्त स्थानांतरण के लिए, पाइलटेज प्रभारों का 35 प्रतिशत स्थानांतरण शुल्क के रूप में प्रस्तावित किया गया है और

विभिन्न स्थानों पर बर्था के बीच स्थानांतरण के लिए निर्धारित पृथक स्थानांतरण प्रभार को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया गया है और एकसमान स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित किया गया है। इसके अलावा, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों

		तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेश गामी पोत (अ. डा. में)		जीआरटी			पाइलटेज तथा बर्थ किराया प्रभारों के समान एक और स्लैब भी शामिल किया गया है। अनुसूची के नीचे टिप्पणी को भी तदनुसार संशोधित किया गया है।	की आपत्तियों के मद्देनजर, पत्तन ने 3 स्लैबों के लिए अपने मूल प्रस्ताव की समीक्षा की है और अपने संशोधित प्रस्ताव में 4 स्लैबों के रूप में संशोधन किया गया है। इसके अलावा, ट्रेड के लाभ के लिए एक स्थानांतरण निःशुल्क किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने प्रपत्र 3 में राजस्व अनुमान को लिया है और कुल राजस्व अनुमान अनुमानित एआरआर के भीतर है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्क के लिए निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार शोधन के अधीन अनुमोदित किया गया है।		
1	10,000 तक जीआरटी	2.53	0.0968	2.62	0.1001	2	20000 - 30,000 जीआरटी	4.87	0.1868				
2	10,001 - 15,000 जीआरटी	2.62	0.1001	2.71	0.1036	3	30,001 - 60,000 जीआरटी	3.90	0.1495				
3	15,001 - 20,000 जीआरटी	2.71	0.1037	2.80	0.1073	4	60,001 और अधिक जीआरटी	3.41	0.1308				
4	20,001 - 25,000 जीआरटी	2.80	0.1074	2.90	0.1111	टिप्पणी: एक स्थानांतरण निःशुल्क है (एक स्थानांतरण प्रभार से अधिक के लिए प्रभार लागू हैं)							
5	25,001 - 30,000 जीआरटी	2.90	0.111	3.00	0.1148								
6	30,001 से अधिक	2.99	0.1147	3.09	0.1187								
क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी		दर प्रति जीआरटी		अनुसूची 2.2.1, 2.2.2 और 2.2.3 से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ							
		तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)								
1	10,000 तक जीआरटी	5.04	0.1936	5.21	0.2003								
2	10,001 - 15,000 जीआरटी	5.22	0.2002	5.40	0.2071								
3	15,001 - 20,000 जीआरटी	5.41	0.2075	5.60	0.2147								
4	20,001 - 25,000 जीआरटी	5.59	0.2148	5.78	0.2222								
5	25,001 - 30,000 जीआरटी	5.78	0.2221	5.98	0.2298								
6	30,001 से अधिक	5.98	0.2293	6.19	0.2372	अनुसूची 2.2.1, 2.2.2 और 2.2.3 से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ							
3. (i). (ख). यदि किसी कार्यगत कार्गो पोत को ऑस्टिंग वरीयता पोतों पर व्यवस्थापन के लिए बर्थ से स्थानांतरण किया जाता है जिन्हें स्थानांतरण प्रभारों से छूट प्राप्त है, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा माना जाएगा।						हटाया गया है।					चूंकि नीचे दी गई क्र.सं. (च) द्वारा टिप्पणी प्रयोजन को पूरा करती है, इसलिए इस टिप्पणी को हटाया जा सकता है।	पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है। प्रस्तावित एसओआर में पत्तन द्वारा उल्लिखित टिप्पणी (छ) होनी चाहिए (च) नहीं।	

<p>3. (ii). जब कभी किसी पोत को ऑस्टिंग वरीयता पोतों पर व्यवस्थापन के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, स्थानांतरित पोत स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होता है क्योंकि इसका भुगतान ऑस्टिंग वरीयता प्राप्त कर रहे पोत द्वारा किया जाता है अथवा स्थानांतरण को पत्तन सुविधा माना जाता है जब वरीयता पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्रदान की जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:</p> <p>(क). गैर-कार्गो पोत जिसे किसी भी स्थिति में बर्थ को खाली करना होता है जब कार्गो पोत पहुंच जाते हैं।</p> <p>(ख). पोतों द्वारा सिर्फ ओवरसाइड लदाई/उतराई के लिए बर्थ का उपयोग।</p> <p>(ग). पोत जो कोई कार्गो प्रहस्तन परिचालन किए बिना बर्थ में निष्क्रिय हैं।</p>	<p>जब कभी किसी पोत को ऑस्टिंग वरीयता पोतों पर व्यवस्थापन के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, स्थानांतरित पोत स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होता है क्योंकि इसका भुगतान ऑस्टिंग वरीयता प्राप्त कर रहे पोत द्वारा किया जाता है अथवा स्थानांतरण को पत्तन सुविधा माना जाता है जब वरीयता पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्रदान की जाती है।</p>	<p>चूंकि आधार टिप्पणी पर्याप्त है, इसलिए उप खंड हटाये गए हैं।</p>	<p>पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, खंड (क) से (ग) को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।</p>
<p>(4). किसी पोत को “वरीयता बर्थिंग/ऑस्टिंग वरीयता” के मामले में, “भीतर स्थानांतरण” और “बाहर स्थानांतरण” के लिए प्रभार एक पाइलटेज कृत्य पर लागू दर पर वसूल किया जाएगा।</p>	<p>हटाया गया है।</p>	<p>चूंकि बाहर जाने की प्राथमिकता के कारण स्थानांतरण प्रभार प्रेषित करने के लिए देय आगत पोत निःशुल्क प्रथम स्थानांतरण का उपयोग कर सकता है, इसलिए इस खंड को हटाया जाए।</p>	<p>पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।</p>
<p>9. (ख) . गैर-निष्पादन के कारण बाह्य लंगरगाह/कोई अन्य बर्थ पर पोत के स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:</p> <p>(i) यदि पोत को बाह्य लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो अनुसूची 2.2.1 में यथा निर्धारित पाइलटेज शुल्क उसी पत्तन प्रदेश के अधीन पोत के पुनः-प्रवेश पर वसूल किया जाएगा।</p>	<p>8. गैर-निष्पादन के कारण बाह्य लंगरगाह/कोई अन्य बर्थ पर पोत के स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:</p> <p>(i). हारबर बेसिन के भीतर बर्थों के बीच स्थानांतरण के मामले में, स्थानांतरण प्रभार अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पाइलटेज शुल्क के 35 प्रतिशत की दर से संग्रहीत किए जाएंगे।</p>	<p>पाइलटेज शुल्क पर 25 प्रतिशत और 50 प्रतिशत की दर से पिछले स्थानांतरण प्रशुल्क की औसत पर विचार करते हुए, पाइलटेज पर 35 प्रतिशत दूसरे स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित किया गया है।</p>	<p>पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है क्योंकि पत्तन ने अब सभी पोतों के लिए निःशुल्क प्रथम स्थानांतरण प्रस्तावित किया है।</p>
<p>(ii). यदि किसी पोत को बर्थ I से VI, VII, VIII के बीच अथवा कोयला जेट्टी I और II, ऑयल जेट्टी, उत्तर कार्गो बर्थ सं. I और II के बीच स्थानांतरित किया जाता है तो अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पाइलटेज शुल्कों का 25 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।</p>	<p>हटाया गया है।</p>	<p>चूंकि स्थानांतरण प्रभारों की संशोधित अनुसूची ध्यान रखती है, इसलिए इसे हटाया जाए।</p>	<p>पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से और जैसाकि पत्तन ने बर्थों के बीच स्थानांतरण के लिए एकसमान स्थानांतरण प्रभारों का प्रस्ताव किया है और विनिर्दिष्ट बर्थों से अन्य बर्थों में स्थानांतरण के लिए, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।</p>
<p>(iii). यदि किसी पोत को कोयला जेट्टियों तथा तेल जेट्टी से बर्थ सं. I से VI और विलोमतः स्थानांतरित किया जाता है तो अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पाइलटेज शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।</p>	<p>हटाया गया है।</p>		
<p>2.4. बर्थ किराया शुल्क</p>	<p>2.4. बर्थ किराया शुल्क</p>		

2.4.1. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची			2.4.1. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची			बर्थ किराया प्रभारों की पूर्व अनुसूची वर्किंग दिशानिर्देशों में प्रावधान के करीब आने के लिए 7 से 4 स्लैबों की संख्या को कम करते हुए युक्तिसंगत बनाया गया है जोकि बर्थ किराये को एकल स्लैब में अपेक्षा करता है।	वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 10.9 क अनुसार, बर्थ किराया प्रभारों को एकल स्लैब में निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन का मौजूदा एसओआर सात स्लैबों में बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करता है। स्लैबों की संख्या सात से चार करने और इनके युक्तिकरण के लिए पत्तन का प्रस्ताव पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के मद्देनजर अनुमोदित किया गया है। पत्तन ने राजस्व अनुमानों में बर्थ किराया प्रभारों से राजस्व का अनुमान लगाया है।
2.4.2. अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची			2.4.2. अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची				
टिप्पणी (3). अतिरिक्त बर्थों में बर्थ किए गए पोत (वीओसी घाट के बर्थ सं. I, II, III और IV, फिंगर जेट्टी और शैलो वॉटर बर्थ तथा कोई अन्य बर्थ जहां घाट क्रेन सुविधा वीओसीपीटी द्वारा उपलब्ध नहीं करवाई जाती है, से इतर, लागू बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत की जाएगी।			हटाया गया है।			बर्थ सं. IX में मोबाइल क्रेनों के संस्थापन पर विचार करते हुए जिसे बर्थ सं. 5 और 6 में प्रयुक्त किया जा सकता है, घाट क्रेन के प्रावधान नहीं होने के लिए रियायत अपेक्षित नहीं है। इससे उत्पादकता में सुधार होगा और परिणामस्वरूप बर्थ में विराम कम होगा।	पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।
(4). प्रत्येक पोत के लिए बर्थ अधिग्रहणता दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए नीचे दिए गए अनुसार आउटपुट मानदंडों के आधार पर निर्धारित की जाएगी:			(3). प्रत्येक पोत के लिए बर्थ अधिग्रहणता दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए नीचे दिए गए अनुसार आउटपुट मानदंडों के आधार पर निर्धारित की जाएगी:				
क्र.सं.	घटक	प्राधिकरण के आदेश दिनांक 18.1.2019 द्वारा यथा अनुमोदित संशोधित मानदंड	क्र.सं.	बर्थ/कार्गो विवरण	मानदंड	कार्गो की सूची को युक्तिसंगत और पुनर्समूहित किया गया है और कार्गो की संख्या कम की गई है। आउटपुट मानदंडों को पुनर्समूहित किया गया है और कार्गो की	
क	शुष्क बल्क कार्गो		1	IX बर्थ			
				(i) कोयला एवं चूना पत्थर, जिप्सम डोलोमाइट	27,000		
				(ii) अन्य शुष्क बल्क	15,000		
				(iii) परियोजना कार्गो और पनचक्की ब्लेड	400		
				(iv) अन्य ब्रेक बल्क	3,000	प्राधिकरण ने पूर्व सामान्य एसओआर में आदेश दिनांक 17 सितंबर 2016 द्वारा कार्यनिष्पादन मानदंड अनुमोदित किए थे और वीओसीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग	

1	कोयला - IX बर्थ	26875
2	बर्थ सं. IX, कोयला जेट्टी I और II से इतर वीओसीपीटी द्वारा परिचालित कोयला बर्थ	11589
3	गामेत रेत (थोक)	6000
4	जिप्सम थोक में	10000
5	इलमिनाइट	13736
6	लौह अयस्क	13000
7	लूना पत्थर	10000
8	रॉक फास्फेट	9799
9	पेट्रोलियम कोक	9609
10	कॉपर सांद्रित	7000
11	पोटाशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	9000
12	सल्फर	8000
13	चीनी (कच्ची)	7000
14	नमक थोक में	7000
15	विलकर्स	7000
16	गेहूँ थोक में	6300
17	डाइमोनियम फास्फेट	6000
18	मटर (पीला)	4000
19	यूरिया	6000
20	ज्वार (थोक)	4000
21	पत्थर (कच्चा)	1363
22	पत्थर डस्ट	2216
23	पत्थर एकत्र	2385
24	खली / कोपरा	2500
25	पशु चारा	6136
26	इलमिनाइट (आयात)	6969
27	चूना पत्थर (छोटे पोत)	3000
28	मार्बल लम्पस	3000
ख. शुष्क बल्क कार्गो - कोयला		
1	कोयला (कोयला जेट्टी I एवं II)	15000
ग. द्रव्य कार्गो		
1	फरनेस ऑयल - आईओसी	6800
2	नाथ्वा - आईओसी	7500
3	नाथ्वा - एसपीआईसी	3004
4	डीजल ऑयल - जेट्टी / बर्थ	5561
5	एलपीजी	4102
6	द्रव्य अमोनिया	5000
7	कार्स्टिक सोडा घोल	4093
8	पाम आयल	3740
9	सल्फरिक एसिड	3143
10	फास्फोरिक एसिड (निर्यात)	2304

2	एनसीबी I	25,000
3	सीजे I एवं सीजे II (कोयला)	15,000
4	परंपरागत बर्थ	
	शुष्क बल्क	
	(i) कोयला एवं चूना पत्थर, जिप्सम डोलोमाइट	12,000
	(ii) उर्वरक (कच्चा) सिंघाय रॉक फास्फेट	7,000
	(iii) उर्वरक (तैयार)	5,000
	(iv) खाद्यान्न (थोक में)	4,000
	(v) पशुचारा थोक में, खली, आदि	2,500
	(vi) अन्य शुष्क बल्क	10,000
	ब्रेक बल्क	
	(i) लट्टे	3,000
	(ii) परियोजना कार्गो और पनचक्की ब्लेड	350
	(iii) निर्माण सामग्री बैगों में	1,500
	(iv) अन्य ब्रेक बल्क सहित	1,500
	लिविड बल्क	3,500
5	तेल जेट्टी	4,000

संख्या को कम किया गया है। समान कार्गो का औसत प्रत्येक समूह कार्गो के लिए सुविचारित किया गया है। पूर्व आउटपुट मानदंडों को थोड़ा कम-ज्यादा कर संशोधित किया गया है। यह उल्लिखित करते हुए पाद टिप्पणी शामिल की गई है कि बर्थिंग मानदंड बोर्ड के अनुमोदन से संशोधित किए जाएंगे और इसे ट्रेड नोटिस के माध्यम से संप्रेषित किया जाएगा।

नीति, 2016 के अधीन प्रोत्साहन/जुर्माने से जोड़ा था। वीओसीपीटी से कार्यनिष्पादन मानदंडों पर पहुंचने के लिए बर्थिंग नीति, 2016 में निर्धारित विभिन्न मानदंडों का अनुसरण करते हुए इसमें सुधार करने का अनुरोध किया था। तथापि, पत्तन ने कार्यनिष्पादन मानदंडों में संशोधन करने और दो अवसरों पर प्रोत्साहन/जुर्माने को आपस में जोड़ने का प्रस्ताव किया था जिसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। अद्यतन आदेश सं. टीएएमपी/53/2019-वीओसीपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019। मौजूदा प्रस्ताव में, मूलतः पत्तन ने टिप्पणी सं. 4 में इस संबंध में निर्धारित मौजूदा प्रावधानों को हटाने का प्रस्ताव किया था और कार्यनिष्पादन मानदंड न्यासी बोर्ड द्वारा निर्धारित किए जाने के लिए छोड़ दिए थे। जब प्रस्तावित हटाये जाने के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया था और पत्तन से इस पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया गया था तो अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने पुनर्समूहन तथा कार्गो मर्दों के युक्तिकरण द्वारा संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंडों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचने के लिए, समान कार्गो के आउटपुट मानदंडों की पूर्व औसत को आधार रूप में लिया गया है और थोड़े संशोधित मानदंड प्रस्तावित किए गए हैं। इस संबंध में, यह कहना है कि

11	फरनेस ऑयल – एसपीआईसी	3000
12	वीसीएम	2982
13	फास्फोरिक एसिड (आयात)	7948
घ.	ब्रेक बल्क कार्गो	
1	सीमेंट बैगों में	1500
2	लौह तथा स्टील सामग्री	2715
3	लट्टे	3611
4	नमक थैलों में	2500
5	चीनी थैलों में	1500
6	सामान्य कार्गो	1500
7	ग्रेनाइट	2000
8	काजू गिरी बैगों में	1227
9	मशीनरियाँ	631

टिप्पणी:

पत्तन बोर्ड के अनुमोदन से बर्थिंग नीति के अनुसार बर्थिंग मानदंड

यह उल्लेख करते हुए एक पाद टिप्पणी शामिल की गई है कि

पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित कार्यनिष्पादन मानदंड मूल प्रस्ताव का हिस्सा नहीं है जिसपर उपयोक्ता और उपयोक्ता एसोसिएशनों से परामर्श किया गया था। चूंकि संशोधित कार्यनिष्पादन मानकों पर उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन से परामर्श नहीं किया गया था, इसलिए इस मौजूदा स्थिति में आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 में यथा अनुमोदित बर्थिंग मानदंडों को जारी रखना उपयुक्त माना गया है। पत्तन, यदि जरूरी हो, प्रस्तावित मानदंडों में संशोधन के लिए औचित्य और आधार के साथ पृथक प्रस्ताव दाखिल करे जिसपर हितधारकों के साथ परामर्श के बाद अलग से कार्यवाही की जाएगी। इसके अलावा, बर्थिंग नीति 2016 बर्थिंग मानदंडों की वार्षिक समीक्षा किए जाने की अपेक्षा करती है। इसलिए, पत्तन पृथक प्रस्ताव दाखिल किए जाने के समय इस माद को सामान्य एसओआर से इस मद को अलग किए जाने का प्रस्ताव कर सकता है। तब तक, प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 18 जनवरी 2019 द्वारा पिछली बार अनुमोदित मौजूदा अनुसूची को पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित उत्पादकता मानदंडों के स्थान पर संशोधित एसओआर में जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

सामान्य एसओआर से प्रोत्साहन/जुर्माने को जोड़ने और

	संशोधित करेगा और जरूरी ट्रेड नोटिस जारी करेगा।	बर्थिंग मानदंड बोर्ड के अनुमोदन से संशोधित किए जाएंगे और इसे ट्रेड नोटिस के माध्यम से संप्रेषित किया जाएगा।	उत्पादकता मानदंडों को अलग करने पर विचार करने के लिए पत्तन को अनुरोध करते हुए उपर्युक्त बिंदु पर दिए गए विश्लेषण के मददेनजर और संशोधित मानदंडों के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए, इस स्थिति में प्रस्तावित टिप्पणी निर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है।
2.5. शिपिंग को पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार (मौजूदा एसओआर में निर्धारित अनुसूची)	2.5. शिपिंग को पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार - हटाया गया है।	चूंकि घाटों पर पानी की आपूर्ति नहीं है और जलयानों में पानी की आपूर्ति का प्रावधान नहीं है, इसलिए इसे हटाया गया है।	पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।
2.6. लंगरगाह शुल्क (मौजूदा एसओआर में निर्धारित अनुसूची)	2.6. लंगरगाह शुल्क (अनुसूची को हटाया गया है)	वीओसीपीटी ने उपयोक्ताओं के अनुरोध पर और कारोबार करना आसान बनाने के अनुरोध पर विचार करते हुए संपूर्ण लंगरगाह प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, दिए गए कारण निम्नलिखित हैं: (1). लंगरगाह प्रभारों की वसूली सामान्य हिंटरलैंड में परिचालन कर रहे पोतवणिकों के लिए अवरोधक कारक है और निजी पत्तनों पर परिचालन को वरीयता देने के लिए है जहां लंगरगाह प्रभार नहीं है। (2). हालांकि बर्थिंग नीति, 2016 में लंगरगाह प्रभारों की वसूली के बारे में दिया गया है, इससे उपयोक्ताओं के लिए उतराई लागत	एमओएस ने बर्थिंग नीति 2016 में प्रथम 48 घंटों के साथ लंगरगाह प्रभार के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश दिए हैं और उसके बाद विराम के विभिन्न स्लैबों के लिए बर्थ किराये की प्रतिशतता से जोड़ा है। वीओसीपीटी का मौजूदा एसओआर लंगरगाह प्रभार निर्धारित करता है हालांकि यह एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।

में वृद्धि होगी और वे निजी पत्तनों में उक्त कार्गो का प्रहस्तन करने को वरीयता देंगे। प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 में कहा गया है कि प्रशुल्क में किसी परिवर्तन अथवा वृद्धि से, पत्तनों को यह सुनिश्चित करना होगा कि इससे यातायात का नुकसान नहीं हो।

(3). यहां तक कि कुछ महापत्तनों को उत्तराई लागत कम करनी है, उनके पत्तनों में कार्गो आकर्षित करने के लिए प्रतिस्पर्धा परिदृश्य में लंगरगाह प्रभारों की वसूली करने के लिए नहीं है।

उपर्युक्त के मददेनजर, पत्तन ने कोई लंगरगाह प्रभार वसूल नहीं करने का निर्णय लिया है। तथापि, प्रासंगिक अनुसूची को टीएएमपी के अनुमोदन से शामिल किया जाएगा जैसे और जब प्रतीक्षा समय उपयोक्ताओं की कार्रवाई के कारण असामान्य रूप से पार करता है।

एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति 2016 के खंड 6.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि लंगरगाह प्रभार पूर्व-बर्थिंग विलंब को करने के प्रयोजन के लिए सभी महापत्तनों में वसूल किए जाएंगे और इसलिए पोत का समग्र वापिस समय। इससे ग्राहकों के लिए पोत समय-निर्धारण को ठीक करने में सहायता मिलेगी और पत्तन लंगरगाह का कुशल प्रयोग होगा। यह नीति लंगरगाह प्रभारों की वसूली से पत्तन को छूट प्रदान करती है। ऐसी स्थिति में, 2017-18 के लिए 3.45 प्रतिशत और 01 मई 2019 से 4.26 प्रतिशत सूचकांकन लागू करने के बाद मौजूदा दरों के अद्यतन लंगरगाह प्रभार की मौजूदा अनुसूची निर्धारित की गई है। अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर हैं। महापत्तन न्यासों के पास यह अधिकार होता है कि वे कम दर वसूल कर सकते हैं जिससे पत्तन यातायात को पत्तन में बनाये रख सके। 12 घंटे निःशुल्क लंगरगाह निर्धारित करते हुए टिप्पणी एमओएस की बर्थिंग नीति के अनुसार 48 घंटे निःशुल्क में संशोधित की गई है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि अगली समीक्षा के दौरान एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए लंगरगाह प्रभार का प्रस्ताव करे।

2.7. लंगरगाह में पोतों के मामले में लाइटरेज परिचालन शुल्क की अनुसूची:

		प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर		3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.4. 2019 को सूचकांकित दर	
क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग		दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ. डा. में)
1	3,000 जीआरटी तक और सहित	0.0193 परंतु न्यूनतम ₹ 37.99	0.00074 परंतु न्यूनतम US \$ 1.46	0.0200 परंतु न्यूनतम ₹ 39.30	0.000766 परंतु न्यूनतम US \$ 1.51
2	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0126 परंतु न्यूनतम ₹ 57.94	0.00049 परंतु न्यूनतम US \$ 2.22	0.01303 परंतु न्यूनतम ₹ 59.94	0.00051 परंतु न्यूनतम US \$ 2.30
3	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.0166	0.00064	0.01717	0.00066
4	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.0206	0.00079	0.02131	0.00082
5	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0279	0.00107	0.02886	0.00111
6	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.0306	0.00117	0.03166	0.00121
7	30,001 जीआरटी और अधिक	0.0332	0.00128	0.03435	0.00132
8	दोहरी बैंकिंग	ऐसे पोत के मामले में जो दूसरे पोत के साथ बर्थ पर दो बार बैंक किया जाता है, उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट उपर्युक्त प्रभार का आधार वसूल किया जाएगा।			

टिप्पणियां:

(1). यह सुविधा 10.7 मीटर से अधिक के डुबाव जोकि 10.7 अथवा 9.3 मीटर, जैसी भी स्थिति हो, के डुबाव के साथ उतराई के बाद है, पहुंचने वाले कोयला, खाद्यान्न तथा दालों की दुलाई

2.7. लंगरगाह में पोतों के मामले में लाइटरेज परिचालन शुल्क की अनुसूची:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत	विदेशगामी पोत
		(रु. में)	(अ.डा. में)
1	0 से 20,000 जीआरटी	0.0357	0.0014
2	20,001 - 30,000 जीआरटी	0.0391	0.0015
3	30,001 - 60,000 जीआरटी	0.0313	0.0012
4	60,001 और अधिक जीआरटी	0.0274	0.0011
8	दोहरी बैंकिंग	ऐसे पोत के मामले में जो दूसरे पोत के साथ बर्थ पर दो बार बैंक किया जाता है, उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट उपर्युक्त प्रभार का आधार वसूल किया जाएगा।	

लाइटरेज प्रभारों की पूर्व अनुसूची को 8 स्लैबों को 4 स्लैब करते हुए युक्तिसंगत बनाया गया है।

(क). पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, लंगरगाह में लाइटरेज परिचालनों की अनुसूची में प्रस्तावित युक्तिकरण अनुमोदित किया गया है। मौजूदा एसओआर में, लेवी की इकाई प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग है। प्रस्तावित एसओआर में, शब्द "प्रति जीआरटी" को असावधानीवश हटाया गया दिखाई देता है। इसे संशोधित एसओआर में शामिल किया गया है।

(ख). मौजूदा एसओआर न्यूनतम प्रभार निर्धारित करता है। युक्तिसंगत बनाये गए प्रशुल्क के मद्देनजर, पत्तन ने न्यूनतम प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। मौजूदा एसओआर में, निर्धारित दरें साइडिंग नहीं हैं। तथापि, प्रस्तावित एसओआर में चूंकि तीसरे स्लैब से प्रस्तावित दरें साइडिंग दरें हैं, इसलिए दरें पाइलटेज शुल्क के निर्धारण के लिए कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए निर्धारित की गई हैं ताकि किसी पोत द्वारा देय लाइटरेज शुल्क 30001 जीआरटी 30,000 जीआरटी पोत से कम परिगणित नहीं हो।

सभी मौजूदा टिप्पणियां हटाई गई हैं।

10.7 मीटर डुबाव से अधिक के पोतों जिन्हें डुबाव प्रतिबंधों के कारण प्रासंगिक समय पर प्रहस्तित

पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, प्रस्तावित हटाया जाना मौजूदा खंड सं. 2 को बनाये रखने के अधीन अनुमोदित

<p>करने वाले गहरे डुबाव वाले पोत बर्थ पर प्रहस्तित किए जाएंगे।</p> <p>(2). यह सुविधा लाइटरेज तथा यात्रियों की दुलाई के लिए प्रयुक्त पोतों की सुरक्षा के संबंध में पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने वाले स्टीमर एजेंट और मर्सिन्टाइल मरीन डिपार्टमेंट का प्रमाणपत्र भेजने के अधीन है।</p> <p>(3). उतारे गए कार्गो की दुलाई करने वाले बाजों को बर्थ की उपलब्धता के अधीन केवल क्षेत्र 'क' में ही बर्थ करने की अनुमति दी जाएगी।</p> <p>(4). उतारा गया कार्गो ऐसे उतारे गए कार्गो को क्षेत्र-ख में ले जाने वाले पोत/बाजों के मामले में पत्तन एसओआर के अनुसार पोत संबंधित प्रभारों के भुगतान के अधीन क्षेत्र 'ख' में प्रहस्तित किया जा सकता है।</p> <p>(5). दालों तथा खाद्यान्नों के लिए, यदि बर्थ सं. 8 को अधिग्रहीत किया जाता है और पत्तन को पोत को बर्थ आबंटित नहीं किया जाता है तो लंगरगाह परिचालन तभी तक स्वीकृत किए जाएंगे जब तक पोत 9.3 मीटर डुबाव तक नहीं पहुंचता है अथवा तब तक जब तक बर्थ सं. 8 उपलब्ध नहीं होता है, जो भी पहले हो।</p> <p>(6). कार्गो उतारने के लिए प्रयुक्त बाज यदि उतारे गए कार्गो के प्रहस्तन के लिए 'ईस्टर आर्म' और लैश जेट्टी में बर्थ किए जाते हैं तो बर्थ किराया सामान्य दर का 80 प्रतिशत होगा।</p>		<p>नहीं किया जा सकता से संबंधित अनुसूची 2.7 को शासित करने वाली टिप्पणियां। पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित मौजूदा टिप्पणियों को हटाया जाना अनुमोदित किया जा सकता है। तथापि, इस पत्तन पर उपलब्ध मौजूदा डुबाव 14.20 मीटर है और इस उपलब्ध डुबाव के साथ मौजूदा एसओआर में टिप्पणियां अनावश्यक हैं और इसलिए जरूरी नहीं हैं। इसलिए इसे हटाया गया है।</p>	<p>किया गया है।</p>
<p>अध्याय — III</p> <p>कार्गो संबंधित प्रभार</p>	<p>अध्याय — III</p> <p>कार्गो संबंधित प्रभार</p>		
<p>3.1. घाटशुल्क देयताओं की अनुसूची</p>	<p>3.1.1 घाटशुल्क देयताओं की अनुसूची</p>	<p>(क). मेट कोक/पेट कोक तथा विंड ब्लेडों के लिए प्रस्तावित पृथक दर और विसंगतियों से बचने के लिए कार्गो का विवरण और प्रशुल्क ढांचा युक्तिसंगत बनाया गया है।</p> <p>(ख). मेट कोक तथा पेट कोक के संबंध में, पत्तन ने ईमेल दिनांक 5 सितंबर 2019 द्वारा स्पष्ट किया है कि मेट कोक पेट कोक से भिन्न है। मेट कोक कच्चा तेल का उत्पाद नहीं है और इसलिए</p>	<p>(क). पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि राजस्व अनुमान में प्रस्तावित घाटशुल्क दर से राजस्व लेता है, प्रस्तावित वृद्धि के साथ युक्तिसंगत घाटशुल्क प्रभार अनुमोदित किया गया है।</p> <p>(ख). मौजूदा एसओआर में, धातुकर्मीय कोक और पेट्रोलियम कोक के लिए पृथक घाटशुल्क दर नहीं है। पत्तन ने मेट कोक और पेट कोक के लिए नए प्रवेश का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी के स्पष्टीकरण के आधार पर, और उद्धरित किए गए कारणों से कि यह</p>

		<p>प्राधिकरण प्रशुल्क को दो श्रेणियों एक मेट कोक और दूसरा पेट कोक में बांटा जा सकता है और मेट कोक के लिए तटीय रियायत तथा पेट कोक के लिए तटीय रियायत के बिना प्रस्ताव अनुमोदित किया जा सकता है।</p> <p>(ग). जहां तक विंड मिल ब्लेडों का संबंध है, पत्तन ने पहले (पिछले संशोधन से पूर्व) 0.30 प्रतिशत की दर से यथामूल्य दर पर घाटशुल्क संग्रहीत किया था क्योंकि विंडमिल ब्लेड उच्च मूल्य कार्गो है। यह रु. 1650/— प्रति टन परिगणित होता है। वर्तमान में, पत्तन इस कार्गो के लिए 161.79 प्रति टन की दर से मशीनरी के लिए घाटशुल्क दर लागू कर रहा है। इसके विपरीत, कि पत्तन ने विंड मिल ब्लेडों के लिए जो कम भार के साथ अधिक स्थान अधिग्रहीत करते हैं के लिए एसओआर में केवल रु. 260/— प्रति टन का प्रस्ताव किया है।</p>	<p>कच्चे तेल से बना उत्पाद है, तटीय रियायत के बिना पेट्रोलियम कोक के लिए प्रस्तावित पृथक दर अनुमोदित की गई है। प्रस्तावित दर डीजल के लिए घाटशुल्क के करीब है। इसके अलावा, राजस्व अनुमान में इस मद पर राजस्व को लिया गया है। एनएमपीटी के सामान्य एसओआर में भी पत्तन ने बताया है कि पेट कोक पीओएल उत्पाद है और तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। इसलिए, पेट कोक के लिए प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है। मेट कोक के संबंध में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित पृथक दर अनुमोदित किया गया है।</p> <p>(ग) पत्तन ने विंडमिल ब्लेडों के लिए भी प्रवेश का प्रस्ताव किया है और रु. 260/— प्रति टन की दर प्रस्तावित की है। इसमें इस मद से राजस्व अनुमान को भी लिया गया है। चूंकि प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन को अधिकार देता है, इसलिए प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।</p>
--	--	--	---

घाटशुल्क अनुसूची के लिए टिप्पणियां।	घाटशुल्क अनुसूची के लिए टिप्पणियां।		
- [टिप्पणी 14 मौजूदा एसओआर में निर्धारित नहीं की गई है]	(14) रेस्टो – अन्य पत्तनों का कार्गो पोतों से उतारा जाता है और उसी पोत पर पुनः भरा जाता है – घाटशुल्क यथा लागू वसूल किया जाएगा।	नई टिप्पणी शामिल की गई है।	प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
<p>अनुसूची 3.5 – प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार</p> <p>प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार पत्तन पर उतारे गए धूलपूर्ण कार्गो के मामले में रु. 5/- प्रति मी.ट. की दर से वसूल किए जाएंगे:- (बन्द कन्वेयरों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के सिवाय)।</p> <p>[धूलपूर्ण कार्गो की सूची मौजूदा एसओआर में निर्धारित की गई है]</p> <p>टिप्पणियां:</p> <p>(क). बैगों के माध्यम से प्रहस्तित धूलपूर्ण कार्गो पर अनुसूची 3.5 के अधीन प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार नहीं लगेगा।</p> <p>(ख). अनुसूची 3.5 के अधीन प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार ग्रीन गेट के भीतर 9वें बर्थ से कोयला यार्ड तक कन्वेयर के माध्यम से उतारे गए कार्गो पर लागू होगा।”</p>	<p>3.1.2. शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रदूषण कम करने के उपायों/स्पिलेज प्रभारों के लिए अधिभार</p> <p>पत्तन सीमाओं के भीतर बन्द कन्वेयरों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के सिवाय सभी शुष्क बल्क कार्गो के मामले में रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार वसूल किया जाएगा।</p> <p>टिप्पणियां:</p> <p>(क) बैगों के माध्यम से प्रहस्तित धूलपूर्ण कार्गो पर अनुसूची 3.5 के अधीन प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार नहीं लगेगा।</p> <p>(ख) अनुसूची 3.1.2. के अधीन प्रदूषण कम करने के उपायों के लिए अधिभार ग्रीन गेट के भीतर उतारे गए धूलपूर्ण कार्गो पर लागू नहीं होगा।</p>	<p>(क). चूंकि प्रदूषण कम करने के उपायों संबंधी प्रभार कार्गो संबंधित सेवा से संबंधित है, इसलिए इसे घाटशुल्क अनुसूची के बाद 3.5 से 3.1.2 में लाया गया है।</p> <p>पत्तन ने प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के मानदंडों के अनुसार पत्तन क्षेत्र में प्रदूषण स्तर को कम करने के लिए विभिन्न उपाय जैसे विंड बैरियर उपलब्ध करवाना, सड़क साफ करने वाली मशीनें, वॉटर स्प्रिंकलर, फॉग मशीनें आदि, किए हैं और ग्रेन गेट के बाहर जुड़े बंद कन्वेयर के माध्यम से जाने वाले कार्गो के सिवाय सभी शुष्क बल्क कार्गो पर अधिभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रशुल्क मद से अनुमानित राजस्व प्रपत्र-3 में पहले से लिया गया है।</p> <p>(ख). मौजूदा टिप्पणी (ख) में थोड़ा संशोधन किया गया है और ग्रीन गेट क्षेत्र के भीतर 9वें बर्थ से कोयला यार्ड तक प्रहस्तित धूलपूर्ण कार्गो के पूर्व कवरेज पर अधिभार की वसूली जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>पत्तन द्वारा दिए गए कारणों तथा औचित्यों से, उक्त अनुसूची में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।</p>

<div>3.2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची</div>	<div>3.2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची</div>																																																										
<div>3.2.1. निःशुल्क अवधि</div> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>आयात</th><th>निर्यात</th></tr><tr><td>1</td><td>कच्चे काजू (आयात) और गेहूँ (निर्यात) के सिवाय सामान्य कार्गो</td><td>3 दिन</td><td>10 दिन</td></tr><tr><td>2</td><td>कच्चा काजू (आयात)</td><td>5 दिन</td><td>-</td></tr><tr><td>3</td><td>गेहूँ (निर्यात)</td><td>-</td><td>15 दिन</td></tr><tr><td>4</td><td>कबाड़ माल (आयात)</td><td>3 दिन</td><td>3 दिन</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात	1	कच्चे काजू (आयात) और गेहूँ (निर्यात) के सिवाय सामान्य कार्गो	3 दिन	10 दिन	2	कच्चा काजू (आयात)	5 दिन	-	3	गेहूँ (निर्यात)	-	15 दिन	4	कबाड़ माल (आयात)	3 दिन	3 दिन	<div>3.2.1. निःशुल्क अवधि</div> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>आयात</th><th>निर्यात</th></tr><tr><td>1</td><td>लकड़ी के लट्ठों के सिवाय सभी कार्गो</td><td>7 दिन</td><td>30 दिन</td></tr><tr><td>2</td><td>लकड़ी के लट्ठे</td><td>3 दिन</td><td>-</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात	1	लकड़ी के लट्ठों के सिवाय सभी कार्गो	7 दिन	30 दिन	2	लकड़ी के लट्ठे	3 दिन	-	<div>निजी पत्तनों द्वारा प्रतिस्पर्धा के प्रचलित परिदृश्य के मद्देनजर, निःशुल्क दिवसों में वृद्धि की गई है।</div>	<div>पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है। निःशुल्क अवधि में वृद्धि के परिणामस्वरूप, पत्तन द्वारा यथा संशोधित विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए स्लैब अनुमोदित किए गए हैं।</div>																								
क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात																																																								
1	कच्चे काजू (आयात) और गेहूँ (निर्यात) के सिवाय सामान्य कार्गो	3 दिन	10 दिन																																																								
2	कच्चा काजू (आयात)	5 दिन	-																																																								
3	गेहूँ (निर्यात)	-	15 दिन																																																								
4	कबाड़ माल (आयात)	3 दिन	3 दिन																																																								
क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात																																																								
1	लकड़ी के लट्ठों के सिवाय सभी कार्गो	7 दिन	30 दिन																																																								
2	लकड़ी के लट्ठे	3 दिन	-																																																								
<div>3.2.2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची</div> <table><tr><th></th><th></th><th></th><th colspan="2">प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर</th><th colspan="2">3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर</th></tr><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">विवरण</th><th rowspan="2">इकाई</th><th colspan="2">क्षेत्र क के लिए</th><th colspan="2">क्षेत्र क के लिए</th></tr><tr><th>आयात (रु. में)</th><th>निर्यात (रु. में)</th><th>आयात (रु. में)</th><th>निर्यात (रु. में)</th></tr><tr><td>1</td><td>पहले छह दिनों के लिए</td><td>प्रतिदिन प्रति प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क इकाई</td><td>2.36</td><td>1.53</td><td>2.44</td><td>1.58</td></tr><tr><td>2</td><td>अगले छह दिनों के लिए</td><td>-do-</td><td>3.83</td><td>3.00</td><td>3.96</td><td>3.10</td></tr><tr><td>3</td><td>उसके बाद</td><td>-do-</td><td>7.47</td><td>6.00</td><td>7.73</td><td>6.21</td></tr></table>				प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर		3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर		क्र.सं.	विवरण	इकाई	क्षेत्र क के लिए		क्षेत्र क के लिए		आयात (रु. में)	निर्यात (रु. में)	आयात (रु. में)	निर्यात (रु. में)	1	पहले छह दिनों के लिए	प्रतिदिन प्रति प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क इकाई	2.36	1.53	2.44	1.58	2	अगले छह दिनों के लिए	-do-	3.83	3.00	3.96	3.10	3	उसके बाद	-do-	7.47	6.00	7.73	6.21	<div>3.2.2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची</div> <table><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">विवरण</th><th rowspan="2">इकाई</th><th colspan="2">क्षेत्र क के लिए</th></tr><tr><th>आयात (रु. में)</th><th>निर्यात (रु. में)</th></tr><tr><td>1</td><td>प्रथम 15 दिनों के लिए</td><td>प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क इकाई</td><td>9.54</td><td>7.67</td></tr><tr><td>2</td><td>उसके बाद</td><td>सम</td><td>19.08</td><td>15.34</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	इकाई	क्षेत्र क के लिए		आयात (रु. में)	निर्यात (रु. में)	1	प्रथम 15 दिनों के लिए	प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क इकाई	9.54	7.67	2	उसके बाद	सम	19.08	15.34		
			प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर		3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर																																																						
क्र.सं.	विवरण	इकाई	क्षेत्र क के लिए		क्षेत्र क के लिए																																																						
			आयात (रु. में)	निर्यात (रु. में)	आयात (रु. में)	निर्यात (रु. में)																																																					
1	पहले छह दिनों के लिए	प्रतिदिन प्रति प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क इकाई	2.36	1.53	2.44	1.58																																																					
2	अगले छह दिनों के लिए	-do-	3.83	3.00	3.96	3.10																																																					
3	उसके बाद	-do-	7.47	6.00	7.73	6.21																																																					
क्र.सं.	विवरण	इकाई	क्षेत्र क के लिए																																																								
			आयात (रु. में)	निर्यात (रु. में)																																																							
1	प्रथम 15 दिनों के लिए	प्रतिदिन प्रति घाटशुल्क इकाई	9.54	7.67																																																							
2	उसके बाद	सम	19.08	15.34																																																							
<div>टिप्पणी:</div> <div>1 (ii). आकस्मिकताओं में, यदि आयात/निर्यात कार्गो अंतरण स्थान की अपेक्षा करता है और अंतरण शैड पूर्ण हो/अंतरण शैड में स्थान की कमी हो तो भीड़ के दौरान कुछ भंडारगृहों को “अंतरण क्षेत्र” घोषित किया जा सकता है और सभी परेषण उस अवधि के दौरान अंतरण के रूप में भंडारण के लिए पात्र होंगे। ये व्यवस्थाएं मामला दर मामला आधार पर अध्यक्ष द्वारा अनुमोदित की जाएंगी।</div>	<div>1 (ii) अंतरण क्षेत्र को ट्रेड आवश्यकता के अनुसार भंडारगृह क्षेत्र अथवा विलोमतः माना जा सकता है।</div>	<div>जैसाकि टिप्पणियों में ही कहा गया है, ट्रेड अनुरोध पर विचार करते हुए, यह संशोधन प्रस्तावित किया गया है।</div>	<div>पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, प्रस्तावित संशोधित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।</div>																																																								
<div>3.3. लाइसेंस (भंडारण) शुल्क</div>	<div>3.3. लाइसेंस (भंडारण) शुल्क</div>	<div>ढके हुए स्थान के लिए प्रशुल्क के संबंध में, स्लैबों को युक्तिसंगत बनाया गया है और सप्ताह की इकाई को सुविधा परिकलन के</div>	<div>वीओसीपीटी ने ढके हुए स्थान के लिए मौजूदा “साप्ताहिक आधार” से “दैनिक आधार” करते हुए अनुसूची पुर्नगठित की है। इसके अलावा, मौजूदा 4 स्लैबों</div>																																																								

<table><tr><td></td><td></td><td></td><td>प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर</td><td>3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर</td></tr><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td><td>इकाई</td><td>दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)</td><td>दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)</td></tr><tr><td>1</td><td>ढका हुआ स्थान</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>(i). प्रथम दो सप्ताहों के लिए</td><td>प्रति 10 वर्ग मी./ सप्ताह अथवा उसका भाग</td><td>197.94</td><td>204.77</td></tr><tr><td></td><td>(ii). तीसरे और चौथे सप्ताह के लिए</td><td>-सम-</td><td>395.87</td><td>409.53</td></tr><tr><td></td><td>(iii). पांचवे और छठे सप्ताह के लिए</td><td>-सम-</td><td>593.81</td><td>614.30</td></tr><tr><td></td><td>(iv). उसके बाद प्रत्येक अनुवर्ती सप्ताह के लिए</td><td>-सम-</td><td>692.77</td><td>716.67</td></tr></table>								प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर	3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर	क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)	दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)	1	ढका हुआ स्थान					(i). प्रथम दो सप्ताहों के लिए	प्रति 10 वर्ग मी./ सप्ताह अथवा उसका भाग	197.94	204.77		(ii). तीसरे और चौथे सप्ताह के लिए	-सम-	395.87	409.53		(iii). पांचवे और छठे सप्ताह के लिए	-सम-	593.81	614.30		(iv). उसके बाद प्रत्येक अनुवर्ती सप्ताह के लिए	-सम-	692.77	716.67	<table><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td><td>इकाई</td><td>दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)</td></tr><tr><td>1</td><td>ढका हुआ स्थान</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>(i). प्रथम 15 दिनों के लिए</td><td>10 वर्ग मी./ सप्ताह अथवा उसका भाग</td><td>252.75</td></tr><tr><td></td><td>(ii). उसके बाद</td><td></td><td>758.25</td></tr></table>			क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)	1	ढका हुआ स्थान				(i). प्रथम 15 दिनों के लिए	10 वर्ग मी./ सप्ताह अथवा उसका भाग	252.75		(ii). उसके बाद		758.25	लिए दिनों में परिवर्तित किया गया है।		को कम करके 2 स्लैब करने का प्रस्ताव किया गया है। जब दो स्लैबों में प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए आधार की मांग की थी, तो पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 8 जुलाई 2019 द्वारा 3.45 प्रतिशत वृद्धि अर्थात् 30.4.2019 को प्रशुल्क लागू करने के बाद मौजूदा दर में 23.43 प्रतिशत वृद्धि के साथ मौजूदा 4 स्लैबों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। तथापि, संशोधित एसओआर भेजते समय, पत्तन ने पत्तन द्वारा संप्रेषित संशोधित भंडारण अनुसूची शामिल नहीं की थी। पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 8.7.2019 द्वारा प्रस्तावित संशोधित अनुसूची को एसओआर में शामिल किया गया है। राजस्व अनुमान प्रस्तावित वृद्धि के प्रभाव को लेता है।
			प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर	3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर																																																									
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)	दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)																																																									
1	ढका हुआ स्थान																																																												
	(i). प्रथम दो सप्ताहों के लिए	प्रति 10 वर्ग मी./ सप्ताह अथवा उसका भाग	197.94	204.77																																																									
	(ii). तीसरे और चौथे सप्ताह के लिए	-सम-	395.87	409.53																																																									
	(iii). पांचवे और छठे सप्ताह के लिए	-सम-	593.81	614.30																																																									
	(iv). उसके बाद प्रत्येक अनुवर्ती सप्ताह के लिए	-सम-	692.77	716.67																																																									
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें क्षेत्र क के लिए (रु. में)																																																										
1	ढका हुआ स्थान																																																												
	(i). प्रथम 15 दिनों के लिए	10 वर्ग मी./ सप्ताह अथवा उसका भाग	252.75																																																										
	(ii). उसके बाद		758.25																																																										
अध्याय – IV					अध्याय – IV																																																								
4.2. अभियांत्रिक उपकरणों का उपयोग करते हुए कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार					हटाया गया है।			हटाया गया है क्योंकि पत्तन में सेवाएं उपलब्ध नहीं हैं और क्रमशः 7वें तथा 8वें बर्थ के बीओटी/पीपीपी परिचालक के नियंत्रण के अधीन है।	पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, मौजूदा अनुसूची 4.2 को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।																																																				
4.3. खाली और लदे हुए कंटेनरों पर भंडारण किराये की अनुसूची					4.3.2. खाली और लदे हुए कंटेनरों पर भंडारण किराये की अनुसूची																																																								
<div>[यहां बताया गया प्रासंगिक सार]</div> <table><tr><td>1</td><td>सुरक्षा दीवार के भीतर</td><td>अभिग्रहण की अवधि</td></tr><tr><td>(i)</td><td>आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए</td><td></td></tr><tr><td></td><td>(क). प्रथम 5 दिनों के लिए</td><td>निःशुल्क</td></tr></table>					1	सुरक्षा दीवार के भीतर	अभिग्रहण की अवधि	(i)	आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए			(क). प्रथम 5 दिनों के लिए	निःशुल्क	<div>[यहां बताया गया प्रासंगिक सार]</div> <table><tr><td>1</td><td>सुरक्षा दीवार के भीतर</td><td>अभिग्रहण की अवधि</td></tr><tr><td>(i)</td><td>आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए</td><td></td></tr></table>			1	सुरक्षा दीवार के भीतर	अभिग्रहण की अवधि	(i)	आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए		निःशुल्क अवधि 7वें बर्थ का बीओटी परिचालक स्वतंत्र रूप से विनियमित की जाएगी। अपेक्षित कोई अतिरिक्त निःशुल्क अवधि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन बोर्ड की शक्तियों के भीतर विनियमित की जाएगी।	पत्तन ने सुरक्षा दीवार के भीतर कंटेनर के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि को मौजूदा 5 दिनों से बढ़ाकर पंद्रह दिन करने और परिणामस्वरूप अनुवर्ती स्लैबों को संशोधित करने तथा संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 9.9.1																																					
1	सुरक्षा दीवार के भीतर	अभिग्रहण की अवधि																																																											
(i)	आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए																																																												
	(क). प्रथम 5 दिनों के लिए	निःशुल्क																																																											
1	सुरक्षा दीवार के भीतर	अभिग्रहण की अवधि																																																											
(i)	आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए																																																												

		(क). प्रथम 5 दिनों के लिए	निःशुल्क		निःशुल्क दिवसों की संख्या प्रस्तावित करने के लिए महापत्तन न्यास को अधिकार देता है। निःशुल्क अवधि और प्रस्तावित दर में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है।
टिप्पणियां:					
(1). निःशुल्क दिवसों की अवधि पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल की निःशुल्क अवधि के साथ-साथ और क्रमानुसार होगी।		हटाया गया है।		हटाने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी (1) कंटेनर टर्मिनल परिचालक द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के संदर्भ में है। यह उस समय प्रासंगिक था लेकिन अब कोई प्रासंगिकता नहीं है। टिप्पणी (3) भी प्रासंगिक नहीं है क्योंकि पत्तन ने पत्तन परिचालित बर्थों में कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किए हैं और इसलिए हटाये जाने का प्रस्ताव किया गया है।	पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, टिप्पणी 1 को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
(3). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी। निःशुल्क अवधि के समाप्त होने पर, भंडारण किराया डिलीवरी के समय तक वसूल किया जाएगा।		हटाया गया है।			टिप्पणी 3 को हटाये जाने के प्रस्ताव के संबंध में, आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में, मौजूदा टिप्पणी बनाये रखी गई है क्योंकि पत्तन ने अनुसूची 4.2 के अधीन आयात कंटेनरों के लिए प्रस्तावित एसओआर में भंडारण शुल्क का प्रस्ताव किया था। चूंकि यह टिप्पणी उक्त प्रशुल्क मद के लिए प्रासंगिक है, मौजूदा टिप्पणी सं. 3 बनाये रखी गई है।
(4). लदे हुए और खाली कंटेनरों का पोतांतरण/पुनः-निर्यात	(3). लदे हुए और खाली कंटेनरों का पोतांतरण/पुनः-निर्यात				
(i). निःशुल्क भंडारण किराया अवधि प्रथम कैरियर के बाद से दूसरे कैरियर के बर्थिंग के समय उतराई के समय से शुरू होगा। यदि भंडारण अवधि निःशुल्क अवधि को पार करती है तो भंडारण किराया लिफ्ट ऑन के समय तक निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद परिगणित किया जाएगा। प्रभार 24-घंटे आधार पर परिगणित किए जाएंगे।	(i) निःशुल्क भंडारण किराया अवधि प्रथम कैरियर के बाद से दूसरे कैरियर के बर्थिंग के समय उतराई के समय से शुरू होगा। यदि भंडारण अवधि निःशुल्क अवधि को पार करती है तो भंडारण किराया लिफ्ट ऑन के समय तक निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद परिगणित किया जाएगा।			प्रभारों के संग्रहण का युक्तिकरण केवल वास्तविक प्रहस्तन समय तक।	पत्तन ने युक्तिकरण के हिस्से के रूप में मौजूदा टिप्पणी से आखिरी वाक्य को हटाने का प्रस्ताव किया है।
अनुसूची 4.1 से 4.4 के लिए सामान्य टिप्पणियां					
(5). कंटेनर पर भंडारण प्रभार/कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जब वीओसीपीटी तब कार्गो डिलीवरी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।	हटाया गया है।			चूंकि पत्तन पर आरोप्य कारण से विलंबशुल्क देय है, इसलिए यह खंड हटाने के लिए प्रस्तावित किया	मौजूदा टिप्पणी सामान्य सिद्धांत से आती है कि पत्तन पर आरोप्य कारणों से वसूली नहीं की जाएगी। इसलिए, मौजूदा शर्त को बनाये रखना उचित

									गया है।		पाया गया है।																																		
अध्याय – V					अध्याय – V																																								
विविध प्रभार					विविध प्रभार																																								
5.01. क्षेत्र 'क' और 'ख' के लिए भारतोलन प्रभारों की अनुसूची (धर्मकांटों के निजी परिचालनों के लिए दर तक अलग-से निर्धारित की गई है)					5.01. क्षेत्र 'क' और 'ख' के लिए भारतोलन प्रभारों की अनुसूची (धर्मकांटों के निजी परिचालनों के लिए दर तक अलग-से निर्धारित की गई है)																																								
<table><tr><td colspan="3"></td><td>प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर</td><td colspan="2">3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर</td></tr><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td><td>इकाई</td><td>दर प्रतिदिन (रु. में)</td><td colspan="2">दर प्रतिदिन (रु. में)</td></tr><tr><td>1</td><td>क्षेत्र क और ख के लिए भारतोलन प्रभार</td><td>प्रति टन</td><td>3.80 (न्यूनतम रु. 5.00)</td><td colspan="2">3.93 (न्यूनतम रु. 5.17)</td></tr></table>								प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर	3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर		क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रतिदिन (रु. में)	दर प्रतिदिन (रु. में)		1	क्षेत्र क और ख के लिए भारतोलन प्रभार	प्रति टन	3.80 (न्यूनतम रु. 5.00)	3.93 (न्यूनतम रु. 5.17)		<table><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td><td>इकाई</td><td>दर (रु. में)</td></tr><tr><td>1</td><td>वाहन का टेअर भार</td><td>प्रति वाहन</td><td>रु. 20/- (न्यूनतम रु. 50/-)</td></tr><tr><td>2</td><td>निवल भार (सकल – टेअर भार)</td><td>प्रति टन (अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित)</td><td>3.80 (न्यूनतम रु. 50/-)</td></tr></table>				क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)	1	वाहन का टेअर भार	प्रति वाहन	रु. 20/- (न्यूनतम रु. 50/-)	2	निवल भार (सकल – टेअर भार)	प्रति टन (अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित)	3.80 (न्यूनतम रु. 50/-)	खाली वाहनों और स्पष्ट रूप से लदे कार्गो के लिए भुगतान के संग्रहण के लिए मौजूदा मान का युक्तिकरण करना।		पत्तन द्वारा दिए गए कारणों/औचित्य के आधार पर, उक्त अनुसूची में प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है। क्र.सं. 1 में पत्तन द्वारा असावधानीवश हुई त्रुटि के कारण मामूली शोधन के सिवाय। रु. 50/- का प्रस्तावित न्यूनतम प्रभार क्र.सं. 1 के लिए प्रासंगिक नहीं है क्योंकि प्रस्तावित दर रु. 20/- प्रति वाहन है।				
			प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर	3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर																																									
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रतिदिन (रु. में)	दर प्रतिदिन (रु. में)																																									
1	क्षेत्र क और ख के लिए भारतोलन प्रभार	प्रति टन	3.80 (न्यूनतम रु. 5.00)	3.93 (न्यूनतम रु. 5.17)																																									
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)																																										
1	वाहन का टेअर भार	प्रति वाहन	रु. 20/- (न्यूनतम रु. 50/-)																																										
2	निवल भार (सकल – टेअर भार)	प्रति टन (अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित)	3.80 (न्यूनतम रु. 50/-)																																										
5.02.2. पोत के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों को घाट क्रेन तथा अन्य अभियांत्रिक उपकरणों के लिए ग्रेब किराये पर लेने के लिए प्रभार					5.02.2. पोत के मास्टरों, स्वामियों तथा एजेंटों के लिए ग्रेब किराये पर लेने के लिए प्रभार				अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर (20 टन) परिचालन में नहीं है।																																				
<table><tr><td colspan="3"></td><td colspan="2">प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर</td><td colspan="2">3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर</td></tr><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td><td>इकाई</td><td>विदेशी/अन्य (रु. में)</td><td>*** तटीय (रु. में)</td><td>विदेशी/अन्य (रु. में)</td><td>*** तटीय (रु. में)</td></tr><tr><td>1</td><td>10 टन ग्रेब घाट क्रेन</td><td>प्रति पाली</td><td>2,442.00</td><td>1,465.00</td><td>2,526.25</td><td>1,515.54</td></tr></table>								प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर		3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर		क्र.सं.	विवरण	इकाई	विदेशी/अन्य (रु. में)	*** तटीय (रु. में)	विदेशी/अन्य (रु. में)	*** तटीय (रु. में)	1	10 टन ग्रेब घाट क्रेन	प्रति पाली	2,442.00	1,465.00	2,526.25	1,515.54	<table><tr><td>क्र.सं.</td><td>विवरण</td><td>दरें प्रति पाली (रु. में)</td></tr><tr><td>1</td><td>10 सीबीएम ग्रेब के लिए</td><td>2891.08</td></tr><tr><td>2</td><td>7 सीबीएम ग्रेब के लिए</td><td>2168.90</td></tr><tr><td>3</td><td>5 सीबीएम ग्रेब के लिए</td><td>1445.54</td></tr></table>				क्र.सं.	विवरण	दरें प्रति पाली (रु. में)	1	10 सीबीएम ग्रेब के लिए	2891.08	2	7 सीबीएम ग्रेब के लिए	2168.90	3	5 सीबीएम ग्रेब के लिए	1445.54	उपर्युक्त तत्संबंधी दरों का 50 प्रतिशत आधी पाली आधार के लिए लागू है।		पत्तन ने 20 सीबीएम के लिए दर हटाने का प्रस्ताव किया है क्योंकि यह पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित परिचालन में नहीं है। 7 सीबीएम ग्रेबों के लिए प्रस्तावित दर 10 सीबीएम के लिए समानुपात दर से थोड़ी अधिक है और 5 सीबीएम ग्रेब दर के लिए यह 10 सीबीएम के लिए प्रस्तावित दर के बिल्कुल समानुपात दर है। पत्तन ने	
			प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर		3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर																																								
क्र.सं.	विवरण	इकाई	विदेशी/अन्य (रु. में)	*** तटीय (रु. में)	विदेशी/अन्य (रु. में)	*** तटीय (रु. में)																																							
1	10 टन ग्रेब घाट क्रेन	प्रति पाली	2,442.00	1,465.00	2,526.25	1,515.54																																							
क्र.सं.	विवरण	दरें प्रति पाली (रु. में)																																											
1	10 सीबीएम ग्रेब के लिए	2891.08																																											
2	7 सीबीएम ग्रेब के लिए	2168.90																																											
3	5 सीबीएम ग्रेब के लिए	1445.54																																											

2	10 टन ग्रैब घाट क्रेन	प्रति आधी पाली	1,221.00	732.00	1,263.12	757.25
3	20 टन ग्रैब घाट क्रेन	प्रति पाली	12,305.00	7,383.00	12,729.52	7,637.71
4	20 टन ग्रैब घाट क्रेन	प्रति आधी पाली	6,153.00	3,692.00	6,365.28	3,819.37
<p>अनुसूची 5.02.2 के अधीन टिप्पणियां</p> <p>(1). बर्थ किराये में क्रेनेज घटक शामिल है और इसलिए बाजों और लाइटों सहित पोतों से कार्गो की लदाई तथा उतराई के लिए पत्तन द्वारा (उपलब्धता के अधीन) उपलब्ध करवाई गई घाट क्रेन के लिए पृथक प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। तथापि, ग्रैब के उपयोग के उपयोग के लिए प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में यथा निर्धारित संग्रहीत किया जाएगा।</p>						
हटाया गया है।			घाट क्रेन के लिए रियायत को हटा दिया गया है और इसलिए इसे हटाया गया है।		<p>स्पष्ट किया है कि ग्रैब क्षमता सामान्यतः सीबीएम में निर्धारित की जाती है टन में नहीं। प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं। मौजूदा एसओआर तटीय परिचालनों के लिए तटीय रियायत निर्धारित करता है। पत्तन ने तटीय कार्गो के लिए पृथक दरें प्रस्तावित नहीं की हैं। पत्तन ने तटीय रियायत के लिए कोई कारण प्रस्तावित नहीं किया है। तटीय दरें विदेशी भाग के लिए दर के 60 प्रतिशत के दर से निर्धारित की गई है। यह नोट किया जा सकता है कि तटीय कार्गो के लिए निर्धारित दरें तटीय कार्गो और रियायती प्रशुल्क के लिए योग्य कंटेनरों के लिए, जलयान-तट स्थानांतरण के लिए, घाट से भंडारण यार्ड और विलोमतः स्थानांतरण के लिए लागू होंगी जैसाकि मौजूदा एसओआर में है।</p> <p>मौजूदा एसओआर में, बर्थ किराया अनुसूची के अधीन टिप्पणी सं. 3 में अतिरिक्त बर्थों पर बर्थ किए गए पोत के लिए लागू बर्थ किराया प्रभारों के 20 प्रतिशत की रियायत विनिर्दिष्ट की गई है। उक्त टिप्पणी पूर्व बिंदु में दिए गए पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से प्रस्तावित एसओआर में हटाने के लिए प्रस्ताव किया गया है। उक्त हटाने के मद्देनजर, इस अनुसूची के अधीन टिप्पणी सं. 1 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। ऐसी स्थिति में, टिप्पणी सं. 1 को हटाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।</p>	

(2). उपलब्ध करवाई गई क्रेन और उपकरण उस प्रयोजन से इतर प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया जाएगा जिसके लिए आवेदन किया गया था।	हटाया गया है।	[पत्तन द्वारा कोई औचित्य नहीं दिया गया है।]	पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी 2 को हटाने का कारण नहीं दिया है इसलिए मौजूदा टिप्पणी को संशोधित एसओआर में निर्धारण जारी रखा गया है।
5.03. अनुसूची 5.2 ओर 5.2.1 में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए प्रयोजन के लिए क्रेन, फोर्क लिफ्ट ट्रक और अन्य अभियांत्रिक उपकरण किराये पर लेने के लिए प्रभार	5.03. अनुसूची 5.2 ओर 5.2.1 में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए प्रयोजन के लिए क्रेन, फोर्क लिफ्ट ट्रक और अन्य अभियांत्रिक उपकरण किराये पर लेने के लिए प्रभार	-	<p>(क). मौजूदा एसओआर में, शीर्षक में दिया गया संदर्भ निजी सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाये गए एचएमसी के किराया प्रभारों से संबंधित अनुसूची 5.2 के लिए है जिसे हटाने का प्रस्ताव किया गया है। दूसरा संदर्भ पत्तन द्वारा बिजली की आपूर्ति के लिए उपरिव्यय व्ययों की वसूली के लिए प्रभारों से संबंधित अनुसूची के लिए है।</p> <p>उक्त संदर्भ प्रस्तावित अनुसूची के लिए भी प्रासंगिक नहीं है। इसलिए, शीर्षक में, अनुसूची 5.2.1 और 5.2.2 के लिए संदर्भ हटाया गया है।</p> <p>(ख). पत्तन ने मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित विदेशी तथा तटीय के लिए पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया है। प्लवमान तथा घाट क्रेन के लिए तटीय रियायत के साथ विदेशी तथा तटीय के लिए पृथक दर का निर्धारण प्रस्तावित एसओआर में निर्धारण जारी रखा गया है। तटीय रियायत अग्निशामकों के लिए प्रासंगिक नहीं है, ड्यूटियों द्वारा और इसलिए पत्तन द्वारा किए गए अनुसार प्रस्ताव किए जाने की जरूरत नहीं है।</p>
5.05. जलयानों में जलयान भंडारों, बंकर ऑयल, आदि का पत्तन के पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए प्रभार।	5.05. जलयानों में जलयान भंडारों, बंकर ऑयल, आदि का पत्तन के पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए प्रभार। — हटाया गया है।	ऑयल जेट्टी में पत्तन पाइपलाइनें उपलब्ध नहीं हैं और इसलिए	पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, अनुसूची 5.5 को हटाने का प्रस्ताव

		हटाया गया है।	अनुमोदित किया गया है।
5.06. शिपिंग परिचालन के संबंध में उपयोग के लिए कमरों हेतु किराया प्रभार [दर मौजूदा एसओआर में प्रति कमरा प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग निर्धारित की गई है]	5.06. शिपिंग परिचालन के संबंध में उपयोग के लिए कमरों हेतु किराया प्रभार [अनुसूची हटाई गई है]	सरकार द्वारा अनुमोदित संशोधित शक्तियों का सौंपना (डीओपी) के अनुसार, दरें डीओपी के अनुबंध-1 के खंड 2 के क्र.सं. 43 द्वारा अध्यक्ष की शक्तियों द्वारा विनियमित की जानी है। इस संबंध में, वीओसीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 26 अगस्त 2019 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों (एमपीटी) के अध्यक्षों को संबोधित पत्तन न्यासों को बढ़ी हुई शक्तियां सौंपे जाने से संबंधित पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के पत्र सं. एफ.सं. 17011/1/2005-पीजी दिनांक 11 फरवरी 2015 की प्रति अग्रेषित की है। महापत्तन न्यासों को शक्तियां सौंपे जाने से संबंधित अनुबंध-1 (गैर-सांविधिक), क्र.सं. 43 आवासी तथा गैर-आवासीय भवन के लिए मानक/बाजार किराया निर्धारित करने और दंडात्मक किराया निर्धारित करने के लिए है जोकि संबद्ध एमपीटी के अध्यक्ष को सौंपी गई पूर्ण शक्तियों के लिए है।	सभी महापत्तन न्यासों के अध्यक्षों को संबोधित एमओएस के पत्र दिनांक 11 फरवरी 2015 की प्रति से, यह देखा गया है कि, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 34, 36, 85, 92, 93, 94, 95, 96 और 101 के अधीन उन्हें प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए पत्तन न्यास बोर्डों, अध्यक्ष, उपाध्यक्ष और विभागों के प्रमुखों की वित्तीय शक्तियों की सीमा बढ़ाई है। पत्तन द्वारा उल्लिखित अनुबंध में क्र. सं. 43 आवासीय/गैर-आवासीय भवनों के लिए मानक/बाजार किराया निर्धारित करने के लिए पूर्ण शक्तियां सौंपे जाने से संबंधित है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 के अनुसार, महापत्तन न्यासों से संबंधित अथवा कब्जे में अथवा अधिग्रहण वाली किसी संपत्ति का एसओआर निर्धारित करने की शक्ति प्राधिकरण को प्रदान की गई है जिसमें किसी भूमि/भवन का कोई अन्य उपयोग भी शामिल है। इस प्रकार, संविधि के अनुसार, पत्तन द्वारा निर्धारित दर सांविधिक प्रावधानों का अनुपालन करने के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाएगी। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित एसओआर में
5.07. फोरशोर परिसर के भीतर स्टीमर एजेंटों के लिए कमरे के आबंटन हेतु किराया [मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरें प्रति कमरा प्रति माह हैं]	5.07. फोरशोर परिसर के भीतर स्टीमर एजेंटों के लिए कमरे के आबंटन हेतु किराया [अनुसूची हटाई गई है]		
5.08. पत्तन परिसर में कोयला मजदूर लाइनों में कम्पार्टमेंटों के अधिग्रहण के लिए किराया [दरें प्रत्येक कम्पार्टमेंट के लिए मौजूदा एसओआर प्रति माह अथवा उसका भाग में निर्धारित की गई हैं।]	5.08. पत्तन परिसर में कोयला मजदूर लाइनों में कम्पार्टमेंटों के अधिग्रहण के लिए किराया [अनुसूची हटाई गई है]		

			मौजूदा अनुसूची 5.06, 5.07 और 5.08 के निर्धारण को जारी रखना उचित पाया गया है और पत्तन को सलाह दी जाती है कि एमओएस के पत्र दिनांक 11 फरवरी 2015 के अनुसरण में पत्तन द्वारा निर्धारित संशोधित दर, यदि कोई हो, की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त किया जाए। तदनुसार, मौजूदा अनुसूची 5.06, 5.07 और 5.08 को प्रस्तावित एसओआर में शामिल रखना जारी रहेगा और अनुवर्ती अनुसूची संख्याएं उपयुक्ततः पुनर्संख्यांकित की गई हैं।
5.10. सरकारी विभागों के लिए औजार तथा संयंत्र किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार	5.10. सरकारी विभागों के लिए औजार तथा संयंत्र किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार	हटाया गया है क्योंकि पत्तन में उपस्कर उपलब्ध नहीं हैं। भविष्य में यदि अपेक्षित हो, इसे डीओपी के अनुबंध-1 के खंड 4 के क्र.सं. 64 द्वारा सौंपी गई शक्तियों द्वारा विनियमित किया जाएगा।	वीओसीपीटी की अभ्यक्तियों के प्रथम भाग में उल्लिखित कारणों से, मौजूदा अनुसूची 5.10 को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा कही गई बात के दूसरे भाग के संबंध में, यह कहा गया है कि पत्तन द्वारा उल्लिखित उक्त अनुबंध का क्र.सं. 64 प्रोद्भूत विविध व्यय से संबंधित है। जैसाकि पत्तन संपत्ति/उपस्कर के लिए प्रशुल्क की वसूली के लिए पहले ही बताया गया है, संविधि इस प्राधिकरण को भारत के राजपत्र में दर को अधिसूचित करने का अधिकार देती है। इसलिए पत्तन जैसे और जब पत्तन इन उपस्कर को किराये पर लेने का प्रस्ताव करता है तब संविधि के अनुसार पत्तन जरूरी कार्रवाई कर सकता है।
5.11. लाइसेंस शुल्क		सेवाएँ मौजूद नहीं हैं और इसलिए हटाया गया है।	पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, मौजूदा अनुसूचियों 5.11, 5.12 और 5.13 को हटाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया
【कूपर लाइसेंस, बास्केट कैरियर्स आदि के लिए मौजूदा एसओआर में निर्धारित लाइसेंस शुल्क】	मौजूदा अनुसूची का हटाया गया है।		

5.12. फोटो परमिट जारी करने के लिए प्रभार	हटाया गया है।	1. प्रभार आईएसपीएस कोड के अनुसार नियंत्रण प्रणाली तक पहुंच उपलब्ध करवाने के लिए है। 2. यह अन्य अनुषंगी गतिविधियों पर कार्गो में से कोई पत्तन द्वारा सेवा प्रदाता नहीं है।	है।
5.13. अस्थायी पास जारी करने के लिए प्रभार	5.13. अस्थायी पास जारी करने के लिए प्रभार	उपर्युक्त	
5.14. हारबर परिसर में फोटो लेने अथवा फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार	5.14. हारबर परिसर में फोटो लेने अथवा फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार	दिन (सुबह 6.00 से सायं 6.00 बजे तक) और रात्रि (रात्रि 6.00 से सुबह 6.00 बजे तक) के लिए समय अनुसूची में निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।	प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है क्योंकि इससे विसंगति दूर होगी।
5.15.1. माल के साल्वेज के लिए शुल्क	5.15.1. माल के साल्वेज के लिए शुल्क — हटाया गया है।	पत्तन द्वारा सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई जाती है और इसलिए हटाया गया है।	पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, मौजूदा अनुसूची सं. 5.15.1 और 5.15.2 को हटाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
5.15.2. गोताखोरों की सेवाओं के लिए शुल्क	5.15.2. गोताखोरों की सेवाओं के लिए शुल्क	पत्तन द्वारा सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई जाती है और इसलिए हटाया गया है।	
5.17. यात्री वाहनों के विभिन्न प्रकारों के लिए यात्रा टोल और प्रभार	5.17. यात्री वाहनों के विभिन्न प्रकारों के लिए यात्रा टोल और प्रभार	(क) दरें सरलीकृत की गई हैं। टिप्पणियां प्रासंगिक नहीं हैं और इसलिए हटाया गया है। (ख) क्रूज पोत के लिए समेकित दर के संबंध में सभी महापत्तन न्यासों को मंत्रालय का पत्र सं. एसडब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी दिनांक 03.11.2017 केवल क्रूज पर्यटन के लिए लागू है। क्रूज पर्यटन फेरी सेवा से भिन्न है।	(क) मौजूदा अनुसूची में प्रस्तावित सरलीकरण और पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से मौजूदा टिप्पणियों को हटाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। (ख). पत्तन के स्पष्टीकरण के आधार पर कि पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई फेरी सेवाएं जिसके लिए यात्री टोल क्रूज पोत से भिन्न है, यात्री टोल के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।

			प्राधिकरण द्वारा एसओआर में यथा अनुमादित दरें
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें (रु. में)
1	यात्री टोल		
	(i). II और III श्रेणी के लिए	प्रत्येक	40
	(ii). डीलक्स केबिन और श्रेणी I के लिए		70

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें (रु. में)
1	यात्री टोल – घरेलू	प्रत्येक	90
2	यात्री टोल – विदेशी	प्रत्येक	100

टिप्पणियां

2	यात्री वाहनों के लिए प्रभार			हटाई गई हैं।	मंत्रालय का पत्र दिनांक 03.11.2017 केवल क्रूज पोतों के लिए लागू है। इसलिए, फेरी सेवा के लिए लागू यात्री टोल प्रभार पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए जाएं।	
	(i). मोटरसाइकिलें, स्कूटर, मोपेड, मोटर वाली साइकिलें और अन्य पावर वाले दोपहिया वाहन।	- सम —	60			
	(ii). मोटर कार	- सम —	410.00			
	(iii). मोटर वाहन जैसे पर्यटक कार, वैन ऑन व्हील्स	- सम —	690.00			
	(iv). मोटर वाहन जैसे बसें, डम्पर और लॉरियाँ	- सम —	1,090.00			
टिप्पणियां: (1). यात्री टोल पत्तन पर उतरने और चढ़ने वाले सभी डेक तथा केबिन यात्रियों से वसूल किया जाएगा। (2). पत्तन पर उतरने अथवा चढ़ने वाले ड्यूटी पर जाने वाले सिविल स्टाफ से इतर रक्षा कार्मिक यात्री टोल के भुगतान से छूट प्राप्त होंगे।						
5.19. नौचालन पोतों के लिए लकड़ी के लट्ठों को किराये पर लेने के लिए प्रभार				हटाया गया है।	पत्तन द्वारा सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई गई हैं और इसलिए हटाया गया है।	पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, मौजूदा अनुसूची सं. 5.19 को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
5.20. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के प्रयोग के लिए प्रभार:				हटाया गया है।	एचएमसी सेवाएं अपक्रॉन्ट प्रशुल्क के अधीन मै. इमकोला क्रेन कम्पनी लि. द्वारा पीपीपी मोड के अधीन उपलब्ध करवाई जाती हैं। इसलिए दरें अपेक्षित नहीं हैं।	पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, निजी परिचालक द्वारा संस्थापित एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभारों से संबंधित मौजूदा अनुसूची 5.20 को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
अध्याय – VI 6.1 कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (वीओसीपीटी सीएचडी) से लेबर की आपूर्ति के लिए वसूली				अध्याय – VI 6.1 कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (वीओसीपीटी सीएचडी) से लेबर की आपूर्ति के लिए वसूली	पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए वीओसीपीटी सीएचडी से लेबर की आपूर्ति के लिए कार्गो-वार भिन्न-भिन्न लेवी संग्रहीत करने की मौजूदा पद्धति को अलग कर दिया है। मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने विदेशी पोत के लिए रु. 30 प्रति टन की एकसमान	यह प्रपत्र-3 से देखा गया है कि पत्तन ने क्र.सं. 1 से 4 के लिए 9.12 प्रतिशत से 44.50 प्रतिशत मौजूदा लेबर लेवी में कटौती ओर क्र.सं. 5 के लिए 14.86 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की है। प्रस्तावित दर में अनुमानित राजस्व रु. 19.97 करोड़ का राजस्व अंतर छोड़ते हुए अनुमानित एआरआर की अपेक्षा कम

(दर रु. में प्रति मी.ट.)						(दर रु. में प्रति मी.ट.)				दर प्रस्तावित की थी जिसे संशोधित प्रस्ताव में रु. 50 प्रति टन में संशोधित किया गया है। सीएचडी के लिए कुल अनुमानित एआरआर रु. 97.64 करोड़ है और प्रस्तावित दर पर पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व रु. 77.67 करोड़ है।	है। उक्त अनुसूची में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर अनुमोदित की गई है।
		प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में यथा निर्धारित दर		3.45 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करने के बाद 30.04.2019 को सूचकांकित दर							
क्र.सं.	विवरण	विदेशी पोत	तटीय पोत	विदेशी पोत	तटीय पोत	क्र.सं.	विवरण	विदेशी पोत	तटीय पोत		
1	कोयला जेट्टी-II में कोयला से इतर सभी कार्गो और नमक*	69.60	रु. 69.60 (ताप कोयला के लिए)	72.00	₹.72/- (ताप कोयला के लिए)	1	कोयला जेट्टी-II में कोयला से इतर सभी कार्गो और नमक*	50	50.00 (ताप कोयला के लिए)		
			रु. 41.76* (ताप कोयला से इतर अन्य कार्गो)		43.20* (ताप कोयला से इतर कार्गो)				18.00* (ताप कोयला से इतर कार्गो)		
2	जेट्टी-II में कोयला	51.01	51.01	52.77	52.77	2	जेट्टी-II में कोयला	50	50		
3	नमक	83.52	50.11	86.40	51.84	3	नमक	50	18		
4	कंटेनर भरने और खाली करने के परिचालनों के लिए	69.6	69.6	72.00	72.00	4	कंटेनर भरने और खाली करने के परिचालनों के लिए	50	50		
5	अंतरण शैड और भंडारगृह आदि में सी एंड एफ परिचालन	40.36	40.36	41.75	41.75	5	अंतरण शैड और भंडारगृह आदि में सी एंड एफ परिचालन	50	50		
6						6	क्षेत्र-ख के लिए*	50	18.00 *		
टिप्पणी:						हटाया गया है।				हले, यह टिप्पणी अपेक्षित थी। 01. 10.2014 से आगे, परिगणित मजदूरी और लेबर लेवी आमेलित की गई है और समेकित लेवी प्रति टन उसके बाद से वसूल की जा रही है। इसलिए, अब टिप्पणी प्रासंगिक नहीं है और इसलिए हटाया गया है।	पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।
(2). अनुसूची 6.1 में निर्धारित प्रति टन लेवी एक समेकित दर है और सीएचडी से लेबर की वास्तविक तैनाती के लिए पृथक परिगणित मजदूरी वसूल नहीं की जाएगी।											

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 20th November, 2019

No.TAMP/15/2019-VOCPT.— This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for general revision of its Scale of Rates, on 10 October 2019. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 10 October 2019 was notified in the Gazette of India on 22 October 2019 vide Gazette No.363. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the VOCPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No.TAMP/15/2019-VOCPT****V.O. Chidambaranar Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 10th day of October 2019)

This case relates to a proposal dated 27 February 2019 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The existing SOR and Performance Standards of the VOCPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016 which was notified in the Gazette of India on 10 October 2016 vide Gazette No.370. Subsequently, a speaking order was notified in the Gazette vide No.427 dated 28 November 2016. The validity of existing SOR of VOCPT was expiring on 31 March 2019. The validity of SOR stands extended till 30 September 2019 vide TAMP letter No.TAMP/39/2015-Misc. dated 29 March 2019.

2.2. Subsequently, the VOCPT had filed a few proposals in piecemeal. A summary of those proposals and approval of this Authority are tabulated below:

Sl. No.	Proposal	Order details	Gazette No. and Date of Notification
1.	Amendments to SOR	TAMP/82/2016-VOCPT dated 29 March 2017	207 / 18 May 2017
2.	Revision of Anchorage Charges	TAMP/12/2017-VOCPT dated 24 May 2017	293 / 25 July 2017
3.	Notes on Pollution Mitigation Measures	TAMP/82/2016-VOCPT dated 29 March 2017	346 / 11 September 2017
4.	Corrigendum dated 19 March 2018 to the Order No. TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2017	---	140 / 3 April 2018
5.	Amendment in the SOR regarding applicability of Reference Rate of Reserve Bank of India in place of market buying rate of SBI for conversion of US \$ denominated tariff into Rupee terms.	TAMP/29/2016-VOCPT dated 19 March 2018	150 / 11 April 2018
6.	Incorporation of two additional entries in the SOR towards License Fee for entry of vehicles / equipment	TAMP/64/2018-VOCPT dated 27 November 2018	511 / 18 December 2018
7.	Amendments to productivity norms for Dry Bulk Cargo and to penalties and incentives in relation to other vessels	TAMP/53/2018-VOCPT dated 18 January 2019	75 / 21 February 2019

3.1. All the Major Port Trusts were governed by the Tariff Guidelines of 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services.

3.2. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 1 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. The said Tariff Policy, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including VOCPT vide our letter No.TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy is notified in the Gazette of India vide Gazette No.29 dated 30 January 2019. The said Working Guidelines, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including VOCPT vide our letter No.TAMP/79/2018-Misc. dated 04 February 2019.

4.1. In this backdrop, the VOCPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2018 vide its letter dated 27 February 2019 for general revision of its SOR. The proposal of the VOCPT is summarized below:

- (i). As per the ARR computation with respect to revised Tariff Guidelines, 2018, the requirement of percentage of increase on the existing tariff is 33.13% in respect of Port and (-)9.00% in respect of CHD. Port has proposed:
 - (a). In respect of Port increase of 30% on the existing tariff.
 - (b). In respect of CHD, dispensing the existing method of collecting differential rate of Labour Levy for different cargoes, an average rate of ₹30/- per M.T. is proposed considering the operating expenditure incurred and tonnage handled during the year 2017-2018 for CHD.
- (ii). Schedules are subsumed to 3 slabs viz., upto 30,000 GRT, 30,001 to 60,000 GRT & above 60,001 GRT considering the current arrival pattern of vessels in VOCPT and proposed capital dredging to increase the draft being planned, to handle higher parcel size vessels. [Schedules 2.2.1 (Pilotage Fee), 2.4.1 (Berth Hire), 2.7 (Lighterage)].
- (iii). The existing schedule of shifting charges are dispensed with to the benefit of users and one shifting charge is proposed free by subsuming in the Pilotage Fees. Beyond one free shifting, 35% of pilotage charges is proposed as shifting charges as against the existing 25% within the same breakwater and 50% across breakwaters. [Schedule No. 2.2.3 (i) and 2.2.3 (ii)]
- (iv). Various cargoes and coal handled at VOCPT have been re-grouped as per the present cargo arrival pattern. Regrouping of coal is as given below:

Dry Bulk – Coal	
(i).	All types of Coal
(a).	Mechanical
(b).	Manual
(ii).	Coking Coal
(a).	Mechanical
(b).	Manual
(iii).	Met Coke / Pet Coke

[Schedule No. 3.1]

- (v). The tariff for open space has been delinked from General SOR and proposed to be regulated under Land Policy Guidelines, 2014 and hence the said Schedule has been deleted. [Schedule No.3.3]
- (vi). Photo Entry Permit, Temporary Passes and License for Entry of vehicles and equipments are proposed to be regulated within the Board Powers considering the requirement of ISPS Rules and Security issues and not a source of revenue and it is on cost to cost basis. Hence, TAMP has been requested to keep the charges out of the purview of TAMP and this is also not a service rendered by the Port basically being regulatory in nature. [Schedules 5.12, 5.13 and 5.16]

- (vii). In respect of demurrage charges, the existing number of slab rates are reduced to two under two categories, wooden logs and other cargoes. [Schedule No.3.2.1 and 3.2.2]
- (viii). The separate schedule of Cess for Pollution mitigating measures are brought under wharfage Schedules. [Schedule No.3.1.2.]

4.2. The VOCPT has requested to consider the Port proposals for revision of tariff as per the notified guidelines for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018.

4.3. The VOCPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 for Port, Form 1 for CHD and detailed computation of Revenue estimation at the proposed rate in Form 3 for Port and CHD. The ARR and revenue estimation are duly certified by the practicing Chartered Accountant and Financial Adviser and Chief Accounts Officer. All other annexures required as per the working guidelines issued by TAMP are also furnished.

- (i). A summary position of ARR computation for Port furnished by VOCPT is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	9,939.48	10,615.41	10,204.16
(ii).	Management & General Overheads	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(c). Allocated FME	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a).	-	-	-
	(b).	-	-	-
	(c).	-	-	-
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	76.05	76.05	76.05
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	76.05	76.05	76.05
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	13,899.62	16,873.83	18,011.46
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	17,696.88	20,534.81	16,830.20
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			18,353.96
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			127,478.34
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			18,892.91
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			1,132.90
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts. (VII Berth ₹2637.70 lakhs + VIII Berth ₹2375.04 lakhs + NCB-1 1732.05)			32,505.17
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018			-
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			

	(a). Inventory	357.82
	(b). Sundry Debtors	697.64
	(c). Cash	2,386.14
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	3,441.60
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	116,174.79
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)	18,587.97
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]	36,941.93
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (7) x 1.0345)	38,216.42
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	38,216.42
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.9 above	36,676.76

- (ii). A summary position of ARR computation for Cargo Handling Division (CHD) furnished by VOCPT is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	5,880.99	5,442.53	4472.73
(ii).	Management & General Overheads	-	-	-
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME) as per Accounts	6,646.86	8,703.01	10,854.61
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	12,527.85	14,145.54	15,327.34
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	-	-	-
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	-	-	-
	(c). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(A). Payment of Wage revision arrears / VRS exgratia	-	-	-
	(B). Arrears of Pension / Commutation of Pension	-	-	-
	(C). Arrears of Gratuity	-	-	-
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	-	-	-
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	-	-	-
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	9,363.10	9,907.09	8,428.67
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			9,232.96
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			4.28
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)		-	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.		-	
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.		-	
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.		-	
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory		-	
	(b). Sundry Debtors		-	
	(c). Cash			1,276.92
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			1,276.92
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			1,281.20

(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)	204.99
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]	9,437.95
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (7) x 1.0345)	9,763.56
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	9,763.56
(10).	Revenue Estimation at the Proposed Indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.9 above	7,767.00

(iii). As per the said Form 3, the total revenue estimated at the proposed tariff is ₹366.77 crores for Port and ₹77.67 crores for CHD.

(iv). The Performance Standards proposed by VOCPT in Form - 6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed Performance Standards
(1).	Cargo Related Services	
(a).	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i). Overall output per ship berth day (in MT)	10,456
(b).	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	-
(2).	Vessel Related Services	
(a).	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	3.73
(b).	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in hours)	10.8
(3).	Any other parameters found relevant by the Port	-

5. The VOCPT has furnished the Annual Administration Reports along with Audited Annual Accounts for the three years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 and a copy of Board Resolution approving the general revision of the SOR of the port. The VOCPT vide its letter dated 23 March 2019 has submitted the Board Resolution.

6. The VOCPT has vide its e-mail dated 28 February 2019 intimated that entire Scale of Rates revision proposal has been published on the Port website on 25 February 2019. Also, email has been sent to the users/ stakeholders on 26 February 2019 regarding publication of Scale of Rates revision proposal on the Port website on 25 February 2019 and requesting them to furnish comments to the Port and TAMP within 15 days i.e. on or before 12 March 2019.

7. A copy each of the comments received from the concerned users/ user organisations and BOT operators on the subject proposal was forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT vide its emails dated 16 May 2019 and 28 August 2019 has furnished its reply. The Villavarayar and Son (VAS) vide its letter dated 07 June 2019 and TANGEDCO vide its letter dated 13 June 2019 have furnished their comments. A copy of the comments received from VAS and further comments received from TANGEDCO were forwarded to VOCPT vide our letters dated, 14 June 2019 17 June 2019. The VOCPT has furnished its comments vide its email dated 28 August 2019.

8.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, it was observed that there are certain information gaps/ deficiency in the proposal of VOCPT. The VOCPT was, therefore, vide our letter dated 28 May 2019 requested to furnish requisite information/ clarification by 10 June 2019. After reminder, the port has vide letter dated 8 July 2019 furnished requisite information/ clarification. A summary of additional information/ clarification sought by us and reply furnished by VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by VOCPT
(A).	FOR PORT	
1.	<u>Annual Revenue Requirement (FORM - 1)</u>	
(i).	<u>Estate Related Expenses (Sl.No.2 (i)(b) & (c):</u>	As required, statement reconciling the figures shown in Form-1(Port) with respect to figures reported in Audited

	Note 1 under Form-1 require the port to furnish a working reconciling the amount reported in the Audited Annual Accounts and the figures considered in Form-1. The VOCPT has not furnished requisite reconciliation statement. VOCPT to provide the same.	Annual Accounts is furnished vide Annexure-I.																														
(ii).	<p>Sl. No.2 (iv): <u>2/3 of the Contribution to the Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund:</u></p> <p>As per Clause 2.2 of the Tariff Policy 2018, 1/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund) need to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded. The VOCPT has considered for exclusion 2/3rd at ₹9120.67 lakhs being Contribution towards Pension Fund and Gratuity funds for the years 2017-18. The Audited Annual Accounts of the VOCPT for the years 2017-18 has reported Contribution to the Pension Fund and Gratuity Trust Fund which is part of the Superannuation Fund as ₹24029 lakhs. 2/3 of this amount comes to ₹16019.30, which does not match with the amount of ₹9120.67 Lakhs excluded by VOCPT.</p> <p>The VOCPT to make necessary correction in Form-1 in the ARR computation so as to be in line with the Tariff Policy 2019. The VOCPT is requested to furnish modified ARR (Form -1) duly certified by the Practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.</p>	<p>The 2/3rd of Contribution to Pension & Gratuity considered as per Audited Annual Accounts 2017-18 is as detailed below which is correct as it is divided between Port & CHD and put together reported as ₹16,019.30 lakhs and tallied only:-</p> <p style="text-align: right;">(₹ in Lakhs)</p> <table><tr><th colspan="5">Details of 2/3rd Contribution considered for exclusion in Form-1 Port & CHD for 2017-18</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Port</th><th>CHD</th><th>Total Figures as per Audited Annual Accounts</th></tr><tr><td>1.</td><td>Pension</td><td>12,681.00</td><td>9,275.00</td><td>21,956.00</td></tr><tr><td>2.</td><td>Gratuity</td><td>1,000.00</td><td>1,073.00</td><td>2,073.00</td></tr><tr><td>3.</td><td>Total</td><td>13,681.00</td><td>10,348.00</td><td>24,029.00</td></tr><tr><td>4.</td><td>2/3rd of above considered in Form-1</td><td>9,120.67</td><td>6,898.67</td><td></td></tr></table>	Details of 2/3rd Contribution considered for exclusion in Form-1 Port & CHD for 2017-18					Sl. No.	Description	Port	CHD	Total Figures as per Audited Annual Accounts	1.	Pension	12,681.00	9,275.00	21,956.00	2.	Gratuity	1,000.00	1,073.00	2,073.00	3.	Total	13,681.00	10,348.00	24,029.00	4.	2/3rd of above considered in Form-1	9,120.67	6,898.67	
Details of 2/3rd Contribution considered for exclusion in Form-1 Port & CHD for 2017-18																																
Sl. No.	Description	Port	CHD	Total Figures as per Audited Annual Accounts																												
1.	Pension	12,681.00	9,275.00	21,956.00																												
2.	Gratuity	1,000.00	1,073.00	2,073.00																												
3.	Total	13,681.00	10,348.00	24,029.00																												
4.	2/3rd of above considered in Form-1	9,120.67	6,898.67																													
(iii).	<p><u>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018 (Sl. No. 2 (vi) of Form-I):</u></p> <p>The VOCPT has excluded depreciation of ₹76.05 lakhs, ₹76.05 lakhs and ₹76.05 lakhs in the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively towards captive berth. However, the port has shown nil exclusion of operating expenses, allocated Management & Administrative Overhead (MAO) and allocated Finance & Management Expenses (FME) towards captive berth. The port to confirm that it has not incurred any expense other than depreciation for captive berth. The port may also indicate the captive berth for which this adjustment is done by the VOCPT in the ARR computation.</p>	In respect of captive berths operated on PPP mode, the Port only provides the facility of berth and waterfront area to the BOT Operator. Other than that no administrative expenses and Management overhead are incurred by the Port. Hence, depreciation towards the berth constructed by the Port alone is considered under Form-1 as done in the previous SOR revision. The captive berths are NCB-I, NCB-II, Berth No.VII & VIII.																														
(iv).	The title of Sr. No. (2) (iv) of Form- 1	In respect of captive berths operated on PPP mode, the																														

	(Port and CHD) furnished by the VOCPT is not in line with the Form 1 attached to Working Guidelines 2018. The port to correct the same in line with the title given in Sl. No.(2) (iv) of the Working Guidelines 2018.	Port only provides the facility of berth and waterfront area to the BOT Operator. Other than that no administrative expenses and Management overhead are incurred by the Port. Hence, depreciation towards the berth constructed by the Port alone is considered under Form-1 as done in the previous SOR revision. The captive berths are NCB-I, NCB-II, Berth No.VII & VIII.
2.	<u>Capital Employed (Sl. No. 5 (iii) & (iv) of Form-I):</u>	
(i).	As per Form 1 the Net fixed assets as on 31.03.2018 has to be taken as per Audited Annual Accounts. The Audited Annual Accounts shows a net fixed assets at ₹127482.62 lakhs. The VOCPT has excluded ₹4.28 lakhs net fixed assets of CHD (Refer CHD form 1) and ₹26064 lakhs to arrive at net fixed assets at ₹101414.34 Lakhs. The port may explain and furnish the reason for exclusion of ₹26064 lakhs. The VOCPT to examine and may clarify on what account the deduction is made by the port to arrive at the net fixed assets.	As per Sl.No.5 (iv) – Capital Employed of Form-1, value of fixed assets if any incurred towards captive berths transferred to BOT operator is to be excluded. Accordingly, the dredging cost of ₹260.64 incurred in front of Berth and basin of berth NCB-II operated on BOT basis is excluded from the total net fixed Assets of ₹1,274.83 crores as on 31.3.2018 (as per audited annual accounts).
(ii).	<p>As per Clause 2.4 of Working Guidelines 2015 for computation of capital employed, the port has to exclude net value of fixed assets transferred to BOT operators as on 31 March 2018. As per Audited Annual Accounts, the VOCPT has excluded ₹32505.17 towards net value of fixed assets transferred to BOT operator as on 31 March 2018.</p> <p>It is seen from the excel working furnished by VOCPT that the port has excluded net value of fixed assets transferred to berth VII ₹2637.70 lakhs + VIII berth ₹2375.04 lakhs + NCB-1 ₹1732.05 and ₹26063.82 towards dredging NCB-II which comes to ₹32808.61. The figures considered in Form 1 and Excel sheet do not match with a variation in both figures of ₹303.44 lakhs (32,808.61-32505.17). The VOCPT to re-examine this in light of above observation and report the correct position along with detail explanation thereof.</p>	Under the Form-1 workings, the Net Block value of dredging cost of ₹260.64 crores has been considered for deduction twice one under Sl. No.5 (i) and Sl. No.5 (iv) and the same is corrected now and revised Form-1(Port) is enclosed as Annexure-II and as per the revised statement the Annual Revenue Requirement of the Port is ₹381.20 crores whereas the earlier ARR is ₹338.06 crores.
(iii).	<p>As per Clause 2.5 of the Working Guidelines limit on inventory for capital spares will be one year average consumption and in case of other items of inventory the limit is six months average consumption of stores excluding fuels.</p> <p>It is seen from excel working that the VOCPT has arrived at the allowable inventory, by considering store fuels (₹1540.4- 824.77/2) and arrived at</p>	The inventory value of ₹201.49 lakhs shown under the Balance Sheet of 2017-18 is the closing stock of inventories available with the Port. As per the Clause 2.5 of the Working Guidelines the consumption of inventory for capital spares will be one year average consumption and in case of other items of inventory the limit is six months average consumption of stores excluding fuels. Hence, the total stores consumption excluding the fuel (₹825.77 lakhs) as per audited annual accounts with the limit of six months is considered in Form-1. The figures considered is in order.

	₹357.82 lakhs. The Audited Annual Account of VOCPT shows inventory of ₹201.49 lakhs. The VOCPT to therefore correlate the figures considered in Form 1 with audited annual account for the year 2017-18.																												
(iv).	As per Clause 2.5 of the Working Guidelines limit on cash balance will be one month's cash expenses. The VOCPT has arrived the allowable cash balance at ₹1804.39 lakhs. While going through the excel sheet provided by VOCPT it is seen that VOCPT has considered Operating expenses of ₹19679.93 lakhs, pension payment of ₹4754.92 lakhs and deducted depreciation for the year 2018 of ₹2782.23 lakhs and one month of the aggregate i.e. ₹1804.39 lakhs is considered as cash expenses. However, the figures considered by VOCPT do not match with the Audited Annual Accounts. The VOCPT to, therefore, correlate the figures considered in Form 1 with audited annual account for the year 2017-18.	<p>As far as VOCPT is concerned, the actual payments made towards operating expenditure and pension payments made is to be considered as required cash expenses. Out of the total operating expenditure the depreciation is a non cash expenditure hence the same is excluded and total cash balance required for working capital requirement is worked out considering Operating expenses of ₹19,679.93 lakhs, pension payment of ₹4754.92 lakhs and deducted depreciation for the year 2018 of ₹2782.23 lakhs and one month of the aggregate i.e. ₹1804.39 lakhs has been arrived as detailed below:-</p> <table><tr><th colspan="3">(₹ In Lakhs)</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Amount</th></tr><tr><td>1</td><td>Form-1 (S.No. 1(i))</td><td>10,204.16</td></tr><tr><td>2</td><td>Form-1 (S.No. 1(ii))</td><td>9,475.77</td></tr><tr><td>3</td><td>Total Operating Exp. (Port 196,79.93+CHD 4472.73=24152.66 – as per Pg.No.53 of Annual Report 2017-18)</td><td>19,679.93</td></tr><tr><td>4</td><td>Pension payment (Port 4754.92 + CHD 2405.28=7160.18 – as per Page Nos.113 – Income & Expenditure of Pension Fund of Annual Report 2017-18)</td><td>4,754.92</td></tr><tr><td>5</td><td>Depreciation (Port -2782.23 + CHD 0.87 = 2783.10 –As per Page Nos. 109 of Annual Report 2017-18)</td><td>2,782.23</td></tr><tr><td>6</td><td>Total cash payments (3+4-5)</td><td>21,652.62</td></tr><tr><td>7</td><td>Average expenditure for one month (6/12)</td><td>1,804.39</td></tr></table>	(₹ In Lakhs)			Sl. No.	Description	Amount	1	Form-1 (S.No. 1(i))	10,204.16	2	Form-1 (S.No. 1(ii))	9,475.77	3	Total Operating Exp. (Port 196,79.93+CHD 4472.73=24152.66 – as per Pg.No.53 of Annual Report 2017-18)	19,679.93	4	Pension payment (Port 4754.92 + CHD 2405.28=7160.18 – as per Page Nos.113 – Income & Expenditure of Pension Fund of Annual Report 2017-18)	4,754.92	5	Depreciation (Port -2782.23 + CHD 0.87 = 2783.10 –As per Page Nos. 109 of Annual Report 2017-18)	2,782.23	6	Total cash payments (3+4-5)	21,652.62	7	Average expenditure for one month (6/12)	1,804.39
(₹ In Lakhs)																													
Sl. No.	Description	Amount																											
1	Form-1 (S.No. 1(i))	10,204.16																											
2	Form-1 (S.No. 1(ii))	9,475.77																											
3	Total Operating Exp. (Port 196,79.93+CHD 4472.73=24152.66 – as per Pg.No.53 of Annual Report 2017-18)	19,679.93																											
4	Pension payment (Port 4754.92 + CHD 2405.28=7160.18 – as per Page Nos.113 – Income & Expenditure of Pension Fund of Annual Report 2017-18)	4,754.92																											
5	Depreciation (Port -2782.23 + CHD 0.87 = 2783.10 –As per Page Nos. 109 of Annual Report 2017-18)	2,782.23																											
6	Total cash payments (3+4-5)	21,652.62																											
7	Average expenditure for one month (6/12)	1,804.39																											
3.	Revenue estimation (Form-3):																												
(i).	The port has stated in para 1 of the highlights of the proposal that the total traffic handled by the Port during the year 2017-18 is ₹365.83 lakhs tonnes as reported in the Administrative Report of the port for the year 2017-18. It is seen that the port, while estimating revenue at proposed SOR, has considered the revenue earned during the year 2017-18 and increased it by the proposed tariff hike of 28.39% to arrive at estimated revenue at the proposed Scale of Rates. As per the format prescribed for estimating the revenue, the VOCPT is required to estimate revenue for each tariff items viz. cargo, vessels and miscellaneous services at the proposed rate for the actual traffic handled by the port in the year 2017-18.	<p>Under Revenue Estimation (Form-3), the Revenue is estimated based on the cargo handled by the Port itself and in respect of vessel related charges the same is considered for the entire vessels handled since the VRC is being collected by Port only (except NCB-I) the breakup of the cargo handled at VOCPT is detailed below:-</p> <table><tr><th>Cargo Handled</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>Port</td><td>184.69</td></tr><tr><td>NTPL – NCB-I – Captive</td><td>36.03</td></tr><tr><td>TCTPL - NCB-II – PPP</td><td>3.20</td></tr><tr><td>Container cargo – BOT/PPP</td><td>141.91</td></tr><tr><td>Total</td><td>365.83</td></tr></table>	Cargo Handled	2017-18	Port	184.69	NTPL – NCB-I – Captive	36.03	TCTPL - NCB-II – PPP	3.20	Container cargo – BOT/PPP	141.91	Total	365.83															
Cargo Handled	2017-18																												
Port	184.69																												
NTPL – NCB-I – Captive	36.03																												
TCTPL - NCB-II – PPP	3.20																												
Container cargo – BOT/PPP	141.91																												
Total	365.83																												
(ii).	Further, the revenue of 2017-18 considered by VOCPT in Form 3 does not match with the actual revenue reported in the Audited Annual Accounts. e.g. For port dues, Pilotage Fees earning considered by VOCPT in Form 3 for the year 2017-18 based on actual traffic for the year 2017-18 is ₹3550.38 lakhs and ₹6313.95 lakhs which do not match with	The estimated income has been arrived considering the 2017-18 tonnage hence the actual income received during the year 2017-18 as per audited annual accounts is escalated with 3.45%. The revised Form-3 (Revenue Estimation) showing the earnings considering 2017-18 tonnage tallied with Audited Annual Accounts 2017-18 is enclosed vide Annexure-III & IV. Hence figures already reported is correct.																											

	port dues of ₹3431.98 lakhs and Pilotage Fees of ₹3326.83 lakhs and to wage and mooring fees at ₹3208.15 lakhs reported in the Audited Annual Accounts for the year 2017-18. The variation in the revenue reported in the Audited Annual Accounts for the year 2017-18 and actual income in the Form- 3 to be reconciled.													
(iii).	The VOCPT has proposed rationalisation of slab structures of some tariff items. The rationalised slab structure tariff is increased beyond 28%. The port may relook into this and capture the revenue in rationalised structure slab wise.	On rationalization of slab structures as per MOS directions, the increase of tariff for lesser parcel size is inevitable. To overcome this, the Port propose to decrease the proposed vessel related charges by 10% from 30% and increase the Labour levy by ₹20/- per M.T from ₹30/- per M.T. However, one more slab has been included to rationalize the increase proposed as decided in the Joint Hearing. Accordingly, the revised revenue estimation for both Port & CHD is submitted vide. It is also to inform that the proposed increase is lesser than the overall percentage increase required as per ARR. [Finally Port has proposed ₹50/- per tonne]												
(iv).	In view of the above, VOCPT to furnish modified revenue estimate (Form- 3), with detailed working in support of the revenue estimates. While estimating the revenue at the proposed tariff for the actual traffic of 2017-18, VOCPT is also requested to furnish the following:	Yes. Modified revenue estimate (Form-3) is enclosed vide Annexure-III & IV for Port and CHD retrospectively.												
(a).	Confirm that the total GRT vessel considered in the revenue estimates for vessel related charges matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2017-18. In case of mismatch, if any, the VOCPT to reconcile the difference.	It is confirmed that the total GRT vessel considered in the revenue estimates for vessel related charges matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2017-18.												
(b).	As per Administrative Report the total volume of cargo handled by VOCPT is 365.83 lakhs tonne. The VOCPT may confirm that volume of cargo considered in the revenue estimates matches with the actual cargo handled and reported in the Administrative Report. In case of variation, the difference is to be reconciled.	Yes. Port considered the total volume of cargo handled by VOCPT of 365.83 lakh tonnes for the vessel related income and in respect of cargo related charges Port considered 184.69 lakh tonnes excluding the tonnage handled through' PPP operations as detailed below:- <table><tr><th>Description</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>Wharfage cargo</td><td>184.69</td></tr><tr><td>NTPL</td><td>36.03</td></tr><tr><td>TCTPL - NCB-II</td><td>3.20</td></tr><tr><td>Container cargo</td><td>141.91</td></tr><tr><td>Total</td><td>365.83</td></tr></table>	Description	2017-18	Wharfage cargo	184.69	NTPL	36.03	TCTPL - NCB-II	3.20	Container cargo	141.91	Total	365.83
Description	2017-18													
Wharfage cargo	184.69													
NTPL	36.03													
TCTPL - NCB-II	3.20													
Container cargo	141.91													
Total	365.83													
(c).	The estimate of revenue from vessel related charges do not seem to capture the prevailing exchange rate. The port may indicate the exchange rate considered in the revenue estimates and that it reflects the prevailing exchange rate.	The impact of foreign exchange fluctuation due to increase in the exchange rate during 2017-18 with that of prevailing exchange rate is captured and the increase is 9.08%.												
(d).	It is seen from the revenue estimation at the proposed Scale of Rates (Form 3) that the port has not captured any revenue impact in respect of some tariff items proposed in the Scale of Rates (SOR). The list of such items for which no revenue is captured in Form 3 is attached as Annex- A .	The details of revenue impact of the respective tariff items proposed in Form-3 is furnished separately and enclosed vide Annexure-VII which is summarised below: List of Tariff items captured in the Form-3 of Proposed SOR. <table><tr><th>Schedule No.</th><th>Description</th><th>Amount Captured in Form-3</th></tr><tr><td>2.2.2</td><td>Miscellaneous Pilotage</td><td>Pilotage including Towage</td></tr></table>	Schedule No.	Description	Amount Captured in Form-3	2.2.2	Miscellaneous Pilotage	Pilotage including Towage						
Schedule No.	Description	Amount Captured in Form-3												
2.2.2	Miscellaneous Pilotage	Pilotage including Towage												

			fees	
		2.3	Tug Hire fees	Pilotage including Towage
		2.4.2	Berth Hire Charges for other Vessels	Berth Hire fees
		2.5	Ligherage Operation fee in respect of Vessels at anchorage	Nil
		3.1.1	Wharfage Charges for few cargo items	Wharfage - others
		3.3	Storage fee	Since open Space Storage delinked it is not considered
		3.4	Storage fee for Marshalling Yard	Others
		4.1	Charges for Special Services to reefer containers	Nil
		4.2	Storage rent on empty and loaded containers	Nil
		4.3	Demurrage charges for containerized cargo	Demurrage Charges
		(a).4.3.1	Containerized Import Cargo	
		(b). 4.3.2	Containerized Export Cargo	
		5.01	Weighment Charges	Nil since the weighbridge is operated by HSCL
		5.02.1	Charges for occasional use of Wharf Cranes and other Cranes	Hire Charges - Wharfage Crane
		5.02.2	Charges for Hire Grab to Masters, Owners or Agents of Vessel	Hire Charges - Wharfage Crane
		5.04	Rent for occupation of compartments in the coal mazdoor lines in the port premises	Others
		5.05	Charges for Hire of Dry dock to the Owners of sailing vessels and to other government departments of dry docking their vessels	Nil
		5.06	Charges for taking photographs or shooting of films in the harbour premises	Others
		5.07	Passenger toll and charges for various types of vehicles accompanying passengers	Nil
		5.08	Issue of duplicate copy of bills and receipts etc.	Others
		5.09	Charges for recovery of overhead expenses for supply of electricity by port.	Electricity overhead
(e).	<p>Though the SOR proposes new tariff for the following items, the port has not shown any revenue for these items in Form 3:</p> <p>3.1.1 Schedule of Wharfage Dues:</p> <p>(i). Liquid Bulk- Types of Coal-Diesel oil, Furnace Oil etc.</p> <p>(ii). Dry Bulk- All types of Coal-Mechanical, Manual, Met and Pet Coke etc.,</p> <p>(iii). Dry Bulk Cargo- Clinkers , cu.</p>	<p>There were no new tariff items proposed and the proposed classification is only re grouping based on current arrival pattern of cargo to provide clarity. Hence, all the items mentioned has already been captured in Form-3 except the one Ro Ro Vessel – Automobile through Ro Ro vessels for handling below 1600 CC etc. since the same is not yet handled by the Port and the same is considered as Nil.</p>		

	<p>concentrate, Garnet Sand, Gypsum Sand, Gypsum In, Iron Ore, Lime in bulk, Potassium Sulphate (Mop,Sop), Sugar, Sulphar, Urea, Wheat.</p> <p>(iv). Break Bulk-Cashew Kernal Fruits, construction material</p> <p>(v). Ro Ro Vessel – Automobile through Ro Ro vessels for handling below 1600 CC etc.</p> <p>The port may confirm no traffic/ services are rendered by the VOCPT for the above items in the year 2017-18.</p>	
4.	<u>Scale of Rates:</u>	
(i).	<p>The VOCPT has proposed a few new tariff items / conditions and has proposed lot of rationalisation / simplification of the existing SOR and has also proposed for deletion for few tariff items/ conditions. Clause 2.12. of the Working Guidelines 2018 stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational or any other contingency, the port may prescribe such modification with reasons thereof and capture the financial / revenue impact in the ARR. The basis adopted for new items is to be furnished and its financial effect to be captured in the revenue estimations in Form-3. The port to capture financial impact, if any, on account of the modifications proposed in the draft proposed SOR.</p>	<p>The Port has not proposed any new item of tariff but only re-grouping/ rationalizing the existing tariff items/conditionalities is done for simplification which do not have any financial impact on the revenue estimation. The Port after reviewing the existing terms & conditions of Scale of Rates has proposed to remove the redundant/obsolete portions only.</p>
(ii).	<u>General Terms and Conditions:</u>	
(a).	<p><u>Note ((iii) (a):Criteria for levy of vessel related charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:</u></p> <p>The VOCPT has proposed for addition of the words “stated in the conversion certificate issued by the statutory authority like Customs” and proposed for deletion of words “the vessel starts loading coastal goods.</p> <p>It is relevant to state that the existing note no. (iii) (a) prescribed in the existing SOR is approved by this Authority vide its Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the clarification issued by the Director General of Shipping and the Coastal concession policy issued by the then MSRTH as a common adoption Order. The VOCPT to, therefore, retain the existing note as approved by this Authority as a common adoption Order.</p>	Agreed to.
(b).	<u>Existing Note (xviii):</u>	Agreed to.

	<p>The VOCPT has proposed for deletion of existing note (xviii) relating to users not required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VOCPT. The reason cited by the port is that specific provisions are available in respect of stoppage of berth hire after vessel readiness signal and anchorage charges when the vessel is ready but the berth is not ready. In this regard, the VOCPT to kindly note that the said note is general in nature which is uniformly prescribed in the SOR of all Major Port Trusts and hence may be retained in the proposed SOR as well.</p>	
(c).	<p><u>Existing Note (xix) (b) and Proposed Note (xviii) (b)</u></p> <p>The existing note is proposed to be modified to state that the priority berthing will be considered as per the Guidelines / Order issued by the Ministry of Shipping/Govt. of India from time to time and also as per prevailing Berthing Policy directed by Ministry of Shipping, Government of India.</p> <p>Since the existing note is one of the notes from the common adoption Order issued by Authority vide Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 Feb 2016, in compliance of the MoS letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014, the same may be retained to have more transparency in the SOR.</p>	<p>The proposed condition is not in violation to the orders of the Ministry of Shipping and try to bring clarity and standard applicability of the directions issued by MOS from time to time without resorting to any specific approval. For example Ministry issues specific direction regarding priority berthing for Fertilizer vessels for a particular period, Food grain vessel which needs to be implemented immediately without resorting to any approval.</p>
(d).	<p><u>Note (xx) (a) and (b)</u></p> <p>The proposed note stipulates that the next annual indexation will be from April 2017 subject to the VOCPT achieving the performance standard notified along with the SOR. The estimated ARR arrived by the port based on actuals for the years 2015-16 to 2017-18 has been indexed by 3.45% for the year 2018-19. The proposed SOR along with the performance standards will apply for the year 2019-20 from the date it is made effective. That being so, as per clause 2.8 of the Tariff Policy 2018, the next indexation shall be from 1 May i.e. from 1 May 2020. Hence the proposed note may be corrected accordingly to be in line with the Tariff Policy, 2018.</p>	<p>Agreed to.</p>
(iii).	<p><u>Schedule 2.2.1 Pilotage Charges</u></p> <p>The port has rationalized the existing slab structure from 6 slab to 3 slabs in line with the Working Guidelines. The proposed restructuring of slabs results</p>	<p>The rationalization of slab for pilotage has been proposed based on the directions of the MoS. However, at Joint Hearing Users raised their objections and requested for a review in the slabs proposed. Considering the request made by the Users and no. of vessels handled by the Port in the particular slab as against total vessels, the</p>

	<p>into increase in existing rate beyond 30%. (Up to 30,000 GRT- Increase 38.48% for Coastal and 38.46% for Foreign) (14.43-10.42/10.42*100) The VOCPT may relook into this.</p>	<p>proposal has been reviewed and 4 slabs have been proposed as against 3 slabs proposed in the original proposal. The revised slabs and rates proposed for pilotage services are as follows:</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th></tr><tr><td>1</td><td>Upto 20,000</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr><tr><td>2</td><td>20,001 to 30,000 GRT</td><td>13.92</td><td>0.5338</td></tr><tr><td>3</td><td>30,001 - 60,000 GRT</td><td>11.13</td><td>0.4270</td></tr><tr><td>4</td><td>60,001 and above GRT</td><td>9.74</td><td>0.3736</td></tr></table> <p>Accordingly, the revised revenue estimation for Port is submitted vide Annexure-III. Also, as per working guidelines, Port can adjust the tariff across the services within the overall required ARR. At the proposed increase, the required ARR is not met leaving unbridged shortfall of ₹52.20 crores.</p>	Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	1	Upto 20,000	13.47	0.5162	2	20,001 to 30,000 GRT	13.92	0.5338	3	30,001 - 60,000 GRT	11.13	0.4270	4	60,001 and above GRT	9.74	0.3736
Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT																						
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)																					
1	Upto 20,000	13.47	0.5162																					
2	20,001 to 30,000 GRT	13.92	0.5338																					
3	30,001 - 60,000 GRT	11.13	0.4270																					
4	60,001 and above GRT	9.74	0.3736																					
(iv).	<p><u>Schedule 2.2.3 Shifting Charges:</u></p> <p>The VOCPT has proposed a note below the table of Shifting Charges wherein instead of “Shifting Charges” the Word “Pilotage Fee” is stated. This inadvertent error to be corrected.</p>	<p>The word “Pilotage fee” may be read as “Shifting Charges”.</p>																						
(v).	<p><u>General Note relating to Schedule 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3 Note no. (3) (i) (f)</u></p> <p>Sl. No. 8 (b): The VOCPT has proposed new note stating that in case of shifting between berths within harbour basin, shifting charges shall be collected at 35% of pilotage fee prescribed in schedule 2.2.1. In this regard, port to furnish the reason for introduction of this new note and the basis for 35%.</p> <p>Further port to capture the revenue from this Note accordingly in the Form-3.</p>	<p>At present VOCPT has one deep draft common user berth i.e., No.IX (Draft 14.20 mtr.) and all deep draft vessels are initially berthed here and after lightening such vessels are shifted to the suitable berth. Hence in order to encourage the Trade, the Port has proposed to remove charges for the first shifting irrespective of the distance and for subsequent shifting, Port proposes to collect shifting charges at 35% of pilotage fee. The 35% tariff is arrived based on the average of tariff under the schedule 2.2.3 (i) & (ii) of existing SOR. With regard to capturing of revenue from this activity, it is to submit that from the events precedent there was no second shifting has been recorded since past and hence, the revenue if any, from the proposed scale is negligible and will be compensated with that of the first shifting which was made free.</p>																						
(vi).	<p><u>2.3 Schedule of Tug Hire Fees:</u></p> <p>The port has proposed to do away with existing rates of Tug hire fees for foreign going vessels stating that the usage of Tug and other crafts are for miscellaneous purposes not related to vessel related services. Hence the relevance of Foreign and coastal distinction is not required, in the opinion of VOCPT. The rates, therefore, are made common by converting the current coastal rate of 60% converted into single rate of 100%. The VOCPT has proposed increase in tariff rates in the range of 113% to 121%.</p> <p>In this regard, it is to state that though</p>	<p>The Tug hire charges are being collected based on the requirement of the Users for miscellaneous services only viz., ship comes for repairing, off shore supply vessels (OSV) irrespective of the flag of the vessel.</p> <p>Since the Tug hire service is not for pulling or pushing of any commercial vessel for core purposes, it cannot be treated as vessel related service and hence, does not fall under the ambit of clause 10.1.1 of working guidelines. Considering the purpose of the tug hire, the rate has been proposed to be prescribed in Indian Rupees only as there was no difference in service either for foreign or coastal. With regard to estimation of revenue on this activity, the same has already been considered under the Pilotage income.</p>																						

	<p>the tug services may be provided for miscellaneous purposes but it is a vessel related service. As per clause 10.1.1 of the Working Guidelines vessel related charges for foreign going vessels need to be denominated in US dollars and recovered in Indian Rupees.</p> <p>That being so, the port may consider prescription of the rate for foreign and coastal vessel separately as per the prevailing position to comply with the Working Guidelines. The port has not estimated revenue from this item. The port may also capture revenue from this tariff item in Form 3 based on 2017-18 actuals.</p>	
(vii).	<p><u>Schedule 2.4 Berth Hire Charges:</u></p> <p>The port has proposed rationalization in slab structure of berth hire charges based on the clause 10.9 of the Working Guidelines 2018. The port to furnish the basis for the rationalized tariff as increase in proposed tariff sought by VOCPT is in the range of 42.37% for foreign going vessel to 43.80% for coastal vessels for first slab of 30000 GRT as against 30% stated in its covering letter. The port may also capture revenue from this tariff item in Form 3 based on 2017-18 actuals slab wise.</p>	
(viii).	<u>2.4.2 Schedule for Berth hire charges for other vessels Note No.4:</u>	
(a).	<p>The existing note 4 under the above schedule prescribes productivity norms for assessing the Berthing occupancy for levy of penal berth hire charges. The VOCPT has proposed for deletion of existing note no.(4) relating to productivity norms for dry bulk cargo and penalties and incentives citing that continuous monitoring is applied whenever changes in berthing norms take place. The port to clarify as to how its proposal for deletion of the existing note 4 complies with the Berthing Policy, 2016.</p>	<p>As per clause 7.2 of the Berthing Policy performance for the different commodities along with the anchorage charges have to be computed every quarter by all Ports in the first year until target norms are reached. Subsequently, the norms can be calculated every year or upon upgradation of infrastructure at berths. Further, Ports are required to share target norms with end customers and agents at the beginning of the 1st quarter to allow them time to incorporate them into charter parties.</p> <p>In view of the above, since the berthing norms is to be reviewed on each quarter wise and subsequent year wise including the same in the scale of rates which is going to be revised once in 3 years seems does not serve the purpose. Hence, it has been decided to delink the productivity norms from the General SOR and it will be decided considering the cargo handled by the Users with that of infrastructure available at the respective berths on annual basis and inform the same to Users for further course of action from their end as per the Berthing Policy. Further, VOCPT has come to know that even other Ports also following the same procedure as proposed by VOCPT.</p>
(b).	<p>This Authority vide its Order No.TAMP/53/2019-VOCPT dated 18 January 2019 had, based on the proposal of the port, amended the said note. In the said Order, it was brought out to the VOCPT that the Berthing Policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. In view of the above position, the VOCPT was</p>	

	<p>advised to examine the possibility of arriving at the productivity norms following the relevant parameters prescribed in the Berthing Policy during the next revision. The port has not adhered to the advice rendered in the said Order.</p> <p>The VOCPT is, therefore, requested to kindly relook and examine the possibility of arriving at the productivity norms following the relevant parameters prescribed in the Berthing Policy as stated in the said Order instead of proposing the deletion of the existing provision.</p>																											
(ix).	<p>The VOCPT has proposed deletion of Schedule 2.6.1 Anchorage Fees stating the reason of rationalisation is to benefit the user. Clause 6 of the Berthing Policy, 2016, issued by the MOS prescribes guidelines for levy of anchorage charge. The proposal of the VOCPT to delete anchorage charge is not in line with the Berthing Policy, 2016. The port to, therefore, examine and consider to propose anchorage charge in line with the Berthing Policy, 2016. Revenue from this item may also be captured in Form 3.</p>	<p>VOCPT, propose to remove the entire Anchorage charges due to the following reasons:-</p> <p>(1). The levy of Anchorage charges is a deterrent factor to the Shippers operating in the common hinterland and being preferred to operate at private ports where there is no anchorage charges.</p> <p>(2). Though the Berthing Policy, 2016 provides levy of anchorage charges this will lead to increasing the landed cost to the Users and they may prefer to handle the said cargo in private ports. Further, as per clause 2.7 of Tariff Policy, 2018 states that any change or increase in tariff have to ensure that it will not leads loss of traffic.</p> <p>(3). Even some of the major ports also not levying anchorage charges in the competing scenario to attract cargo to their Ports which will result in lower landed cost.</p> <p>In view of the above, Port has decided to not to levy any anchorage charges. However, the relevant schedule will be included with the approval of the TAMP as and when the waiting time crosses abnormally due to the action of Users.</p>																										
(x).	<p>The Port has rationalised the Schedule 2.7 Lighterage Operations fee in respect of vessel at Anchorage. Further, the port has proposed for deletion of the existing notes related to this schedule. The VOCPT to furnish the reasons for proposing deletion of the existing notes related to this schedule.</p>	<p>The rationalization of slab for Lighterage charges has been proposed based on the directions of the MOS. However, the same has been reviewed considering the points raised by the Users/User Association at Joint Hearing conducted by TAMP and accordingly, 4 slabs have been proposed as against 3 slabs in the proposal as follows:</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">Rate per hour or part thereof</th></tr><tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign - going vessels (in US\$)</th></tr><tr><td>1.</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>0.0357</td><td>0.0014</td></tr><tr><td>2.</td><td>20,001 - 30,000 GRT</td><td>0.0391</td><td>0.0015</td></tr><tr><td>3.</td><td>30,001 - 60,000 GRT</td><td>0.0313</td><td>0.0012</td></tr><tr><td>4.</td><td>60,001 GRT and above</td><td>0.0274</td><td>0.0011</td></tr><tr><td>5.</td><td>Double Banking</td><td colspan="2">In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the above charges specified in the above schedule.</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Rate per hour or part thereof		Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessels (in US\$)	1.	0 to 20,000 GRT	0.0357	0.0014	2.	20,001 - 30,000 GRT	0.0391	0.0015	3.	30,001 - 60,000 GRT	0.0313	0.0012	4.	60,001 GRT and above	0.0274	0.0011	5.	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the above charges specified in the above schedule.	
Sl. No.	Particulars	Rate per hour or part thereof																										
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessels (in US\$)																									
1.	0 to 20,000 GRT	0.0357	0.0014																									
2.	20,001 - 30,000 GRT	0.0391	0.0015																									
3.	30,001 - 60,000 GRT	0.0313	0.0012																									
4.	60,001 GRT and above	0.0274	0.0011																									
5.	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the above charges specified in the above schedule.																										

		The Notes governing Sch. 2.7 relates to those vessels which are over and above 10.7 mtr draft and which cannot be handled at the relevant point of time due to draft restrictions. However, the current draft available at this Port is 14.20 mtr and with this available draft the Notes in the existing SOR is redundant and hence not necessary. Hence, the same has been removed.																																											
(xi).	<p><u>Schedule 3.1.1 Wharfage Due:</u></p> <p>As per the Government's coastal concession policy, tariff for only coastal thermal coal does not enjoy coastal concessional rate. As per the Schedule of Wharfage Dues prescribed in the existing Scale of Rates of VOCPT, thermal coal and coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants do not enjoy coastal concessional rate. The other coastal coal cargo like charcoal, coal and coke handled through coal jetty (other than thermal coal) and coal by whatever name described in Customs Document other than coal used for Thermal Power Plants enjoy concessional rate. However, the VOCPT has proposed uniform rate for foreign as well as coastal for all types of coal cargo, the reasons for which may be explained.</p> <p><u>Sl.No.7 RO RO Vessels</u></p> <p>(a). The port to furnish the basis for proposed change in nomenclature of this tariff item from existing two categories of RO-RO Vessels for handling upto and above 1400 CC to 1600CC and deletion of existing tariff for import and export.</p> <p>(b). The port has proposed for deletion of existing note related to this tariff item which states that for vehicle with laden containers with trailer, the tariff will be collected at composite rate covering both vehicle as prescribed above and container separately collecting the rate of container as per prevailing Scale of Rates vide Sl.No.6 of this schedule. The port may justify the deletion of existing note. The port may also clarify as how the tariff for vehicle with laden container with trailer will be charged.</p>	<p>In respect of wharfage proposed for Coal & Coke the following may be replaced:-</p> <table><tr><th rowspan="3">Sl. No.</th><th rowspan="3">Description</th><th rowspan="3">Unit</th><th colspan="4">RATES (in ₹)***</th></tr><tr><th colspan="2">Zone A</th><th colspan="2">Zone B</th></tr><tr><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr><tr><td>1</td><td>Charcoal in bags/bulk.</td><td>1 M.T.</td><td>45.66</td><td>27.39</td><td>19.56</td><td>11.74</td></tr><tr><td>2</td><td>Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants</td><td>1 M.T.</td><td>61.96</td><td>61.96</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>3</td><td>Coal by whatever name described in Customs Document other than sl.no.2 above.</td><td>1 M.T.</td><td>61.96</td><td>37.17</td><td>37.17</td><td>22.30</td></tr><tr><td>4</td><td>Metallurgical Coke/ Petroleum Coke</td><td>1 M.T.</td><td>74.36</td><td>44.61</td><td>--</td><td>--</td></tr></table> <p>As far as wharfage in respect of RO-RO vessels is concerned, no change has been proposed in the nomenclature of tariff item from existing two categories of RO-RO Vessels for handling upto 1600CC and above 1600 CC with the increase in tariff by 18.39% as per the revised proposal.</p> <p>The said Note is deleted inadvertently and included in the revised SOR.</p>	Sl. No.	Description	Unit	RATES (in ₹)***				Zone A		Zone B		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	1	Charcoal in bags/bulk.	1 M.T.	45.66	27.39	19.56	11.74	2	Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 M.T.	61.96	61.96	--	--	3	Coal by whatever name described in Customs Document other than sl.no.2 above.	1 M.T.	61.96	37.17	37.17	22.30	4	Metallurgical Coke/ Petroleum Coke	1 M.T.	74.36	44.61	--	--
Sl. No.	Description	Unit				RATES (in ₹)***																																							
						Zone A		Zone B																																					
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal																																							
1	Charcoal in bags/bulk.	1 M.T.	45.66	27.39	19.56	11.74																																							
2	Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	1 M.T.	61.96	61.96	--	--																																							
3	Coal by whatever name described in Customs Document other than sl.no.2 above.	1 M.T.	61.96	37.17	37.17	22.30																																							
4	Metallurgical Coke/ Petroleum Coke	1 M.T.	74.36	44.61	--	--																																							
(xii).	<p><u>Schedule 3.1.2 Cess for pollution mitigating measures / spillage charges for dry bulk cargo:</u></p> <p>The existing SOR prescribes cess for pollution mitigating measures exclusively for 16 dusty cargoes excluding cargo handled through closed conveyors. The VOCPT has now proposed the said cess on all dry bulk cargo excluding cargo</p>	<p>Port has taken various measures to mitigate the pollution level in the Port area as per the norms of Pollution Control Board like providing wind barriers, Road sweeping machines, water sprinklers, Fog machine etc., and it has been proposed to levy the cess on all dry bulk cargo except those cargoes which moves through closed conveyor connected outside the Green Gate. The anticipated revenue from this cess is already been captured under Form-3.</p>																																											

	handled through closed conveyors within port limits. The VOCPT may furnish the reasons for extending the cargo profile for levy of this cess. The port to show that the revenue estimate captures the entire cargo profile for which the tariff is proposed.	
(xiii).	<u>Schedule 3.2.1. Demurrage Charges – Free Period:</u>	
(a).	The VOCPT has restructured this schedule and proposed increase in free period for import and export cargo. The VOCPT to confirm that the revenue estimate captures the revenue implication of increase proposed in the free period.	The VOCPT is facing decline in traffic throughput for the last two years and with a view to attract the cargo handling at this Port the free period has been increased for both of Import & Export. The revenue implication will be compensated with that of additional cargo expected. The financial implication on this account cannot be quantified.
(b).	Note 3 (ii) The port has proposed for deletion of the existing note 3(ii) whereas retained note 3(i). . Note 3(i) relates to free period for all exports except salvaged goods. In view of proposed deletion of existing note 3 (ii) which relates to Salvaged goods, there will be gap in the SOR on this item. The VOCPT may, therefore, relook and make necessary correction in the proposed SOR.	The Note 3 (ii) is proposed to be retain and accordingly the proposed SOR corrected.
(b).	Note 5 The port has reduced the free period from existing 21 days to 10 days in case of goods shut out by vessel and subsequently shipped by another vessel. The port to furnish the reason for reduction proposed in the free period for this item.	The volume of shut out cargo handled is very minimum and therefore it is reduced from 21 days to 10 days.
(xiv).	<u>3.2.2 Schedule of Demurrage Charges:</u>	
(a).	The VOCPT has reduced the existing 3 slabs to 2 slabs and also proposed for increase in tariff for Zone A. The existing tariff for Zone B is 50% of Zone A. Whereas, the port has proposed 75% of the rate of Zone A for Zone B. The port to furnish the reason for reduction in slabs and increasing applicability of rate for Zone B.	The reason for re looking of the slabs according to the cargo is mainly due to the area occupied or required to be occupied by the relevant cargo. Further, in order to ease of doing business with this Port the same has been categorized under two slabs with the increased free days. With regard to proposal for increase in tariff by additional 25% for Zone-B, it is in order to ensure quick evacuation of cargo at Zone-B where there is restrictions on the land parcels and anticipated increase in capital as well as revenue expenditure for creation and maintenance of the said land parcels.
(b).	The VOCPT has proposed for deletion of existing Note (ii) below the Schedule 3.2.2 which relates to declaring ware house as transit area during exigency. The port may furnish the reasons for proposed deletion.	There was no change in the purpose of allotment of transit sheds/warehouse and the change proposed is being an operational convenience and the arrangement shall be approved by the competent authority on case to case basis in both the scenarios i.e., existing as well as proposed to facilitate the Trade.
(xv).	<u>Schedule 3.3 Storage Fee:</u>	
(a).	The VOCPT has restructured the schedule from existing on “weekly basis” to “day basis” for covered Space. Further, the existing 4 slabs are proposed to be reduced to 2 slabs. The	For operational and calculation of storage fee convenience, the slabs have been changed to day basis as against weekly basis. However, the revised tariff scheduled increasing the number of slabs is tabulated below:

	port may furnish the basis for restructuring of the Schedule and also to capture the revenue from this items in Form 3.	<table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Unit</th><th>Rates for Zone A (in ₹)</th></tr><tr><td>1</td><td>COVERED SPACE</td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i).</td><td>For the first 15 days</td><td>Per 10 sq. mtr./week or part thereof</td><td>252.75</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>From 16th day to 30 days.</td><td>do</td><td>505.50</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>From 31st day to 45 days.</td><td>do</td><td>758.25</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>Thereafter for every 7 days.</td><td>do</td><td>884.61</td></tr><tr><td>2</td><td>MP Shed</td><td>Per sq. mtr. / per month or part thereof</td><td>73.38</td></tr><tr><td colspan="4">For Zone 'B' 75% of the rates prescribed above shall apply.</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Unit	Rates for Zone A (in ₹)	1	COVERED SPACE			(i).	For the first 15 days	Per 10 sq. mtr./week or part thereof	252.75	(ii).	From 16th day to 30 days.	do	505.50	(iii).	From 31st day to 45 days.	do	758.25	(vi).	Thereafter for every 7 days.	do	884.61	2	MP Shed	Per sq. mtr. / per month or part thereof	73.38	For Zone 'B' 75% of the rates prescribed above shall apply.			
Sl. No.	Particulars	Unit	Rates for Zone A (in ₹)																															
1	COVERED SPACE																																	
(i).	For the first 15 days	Per 10 sq. mtr./week or part thereof	252.75																															
(ii).	From 16th day to 30 days.	do	505.50																															
(iii).	From 31st day to 45 days.	do	758.25																															
(vi).	Thereafter for every 7 days.	do	884.61																															
2	MP Shed	Per sq. mtr. / per month or part thereof	73.38																															
For Zone 'B' 75% of the rates prescribed above shall apply.																																		
(b).	Notes 3 and 9 below the Schedule are proposed for deletion. The port may furnish the reasons for deletion of the said notes.	The existing Notes 3 and 9 below the schedule may be retained.																																
(xvi).	<u>Schedule 4.3 Storage rent on empty and loaded containers:</u> The port has proposed for deletion of note no (1) and (3). The port may furnish reasons for deletion of said two notes from the existing Schedule.	The Note (1) proposed for deletion is in reference to the methodology adopted by the one of the Container Terminal Operator at the relevant point of time which has no relevance now and the Note (3) is also not relevant since the port not handled any containers in port operated berths.																																
(xvii).	<u>Schedule 4.4 Demurrage charges for containerised Cargo:</u> The port has proposed for deletion of Note no (5) under the heading General notes. The said note states that storage charges on container/ demurrage charges on cargo shall not accrue for the period when the VOCPT is not in a position to deliver/ ship cargo when requested by the users. The port to furnish the reason for deletion of said note. Further, the port may retain the said note which is general in nature and is also proposed by all the Major Port Trusts.	Currently, the Port does not provide any services for container vessels in view of the dedicated berths being operated by the BOT/PPP operator and hence the Note (5) is redundant and not required.																																
(xviii).	<u>Schedule 5.02 Charges for hire of Grabs, Schedule 5.03. Charges for hire of cranes, fork lift truck and other mechanical appliances for purpose not specified in schedule 5.2. and 5.2.1</u> The port has proposed for deletion of existing Schedules on above items. The port may furnish the reasons thereof.	The Grab capacity is generally prescribed unit is CBM and not in Tonne. Other cargo handling equipments are not in operation.																																
(xix).	<u>Schedule 5.05. Charges for hire of dry dock to the owners of sailing vessels and to other government departments for dry docking their vessels.</u> Note No.(5). It is seen that the proposed note is incomplete as compared to existing note. The port may relook into and propose a complete note.	There is no change in Note No.(5) of the proposal and it is only a typographical error which was corrected in the revised draft SOR.																																
(xx).	<u>Mandatory User Charges:</u> The port has not proposed Mandatory	As far as VOCPT is concerned, at present the two BOT Operators viz., M/s. PSA SICAL Terminal Ltd., (VII Berth Container Terminal) and M/s. DBG T (VIII Berth Container																																

	<p>User Charge for container to be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the Major Port Trusts and terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service to be rendered by DMICDC based on the Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 approved by this Authority as common Order for all Major Port Trusts and terminals operating thereat. In this regard it is to state that the validity of the rate approved is till 31 March 2019 which stands extended till 30 June 2019. The DMICDC has recently filed a proposal for revision of mandatory user charges beyond its validity which is being processed separately. The rate as and when approved in DMICDC case shall be made applicable to VOCPT also. According port may proposed the MUC schedule in the proposed SOR.</p>	<p>Terminal) only handle the container operations and no containers have been handled at Port operated Berths and hence the proposal of MUC schedule in the Port's SOR is not required.</p>
5.	Performance Standards	
	<p>The port may furnish the basis of the proposed Performance Standards for cargo related service and vessel related services with reference to the actual performance parameters achieved in the year 2017-18.</p>	<p>As per clause 3.1 of working guidelines, the Major Port Trusts shall commit Performance Standards for cargo related and vessel related. Accordingly, Port has proposed the Performance Standards considering the actuals in the recent past, facilities available and the User interests in this regard.</p>
B.	FOR Cargo Handling Division (CHD) – FORM -1	
(i).	<p>General:</p> <p>The Audited Annual Accounts for the year 2015-16 and 2016-17 show the accounting figures for CHD separately. The Annual Audited Accounts for the year 2017-18 does not show the CHD accounting figures separately. The VOCPT to furnish the Audited Annual Account figures of CHD for the year 2017-18 considered in Form- 1 duly reconciling with the Accounts.</p>	<p>As decided by the Competent Authority, the Annual Audited Accounts of CHD has been merged with Port Accounts from the year 2017-18 onwards consequent on its merger with Port. However, the copy of CHD Accounts for the year 2017-18 is enclosed vide Annexure-V for reference.</p>
(ii).	<p>Annual Revenue Requirement (FORM – 1):</p> <p>Interest on Loan (Sl.No.2(ii):</p> <p>As per Clause 2.2 (ii) of the Working Guidelines 2018, interest on loan is to be excluded. As against the above position the VOCPT has considered Nil figures for the year 2015-16. The Audited Annual Accounts of the VOCPT for the year 2015-16 reported the Interest on Loan of ₹120.50 lakhs. The port has, however, not considered to exclude, interest on loan in the ARR computation. The VOCPT is, therefore, requested to make necessary correction in Form-1 in the ARR computation of CHD so as to be</p>	<p>The observation pointed out by the Authority has been noted and accordingly the same has been reduced while arriving the revised ARR of CHD under Form-1and furnished vide Annexure-VI.</p>

	in line with the Tariff Policy 2018. The VOCPT is requested to furnish modified ARR (Form -1) duly certified by the Practicing Chartered Accountant / Cost and Management Accountant.	
(iii).	Revenue Estimation -CHD (Form -3): Please indicate the actual cargo traffic handled by CHD. Confirm that the traffic of 2017-18 considered in Form 3 is the actual traffic handled by CHD. In case of any variation, please reconcile giving reasons for variation	The actual traffic of 155.34 lakh tonnes considered for the year 2017-18 in Form-3 is confirmed.
(iv).	Scale of Rates - Section 6.1- Levy of Charges for obtaining services of cargo handling workers from Cargo Handling Division: The port has proposed reduction in existing CHD levy. The port has proposed uniform rate of ₹30 per M.T. for supply of labour. The Annual Revenue Requirement (ARR) for CHD is ₹9688.91 lakh as against the revenue estimated at the proposed SOR is ₹4659.24 lakhs which is 48.09% of ARR. Therefore, the port may justify the proposed reduction in existing levy for supply of labour from CHD for cargo handling operations.	As per the request made by the Port in the Joint Hearing held on 29.05.2019 to the Authority, the present proposal of uniform rate of ₹30 per M.T. for supply of labour is proposed at ₹50 per M.T. Hence, the proposed revenue estimation in respect of CHD will be increased from ₹46.59 crores to ₹77.67 crores and by which the unbridged gap with respect to ARR for CHD will be reduced. Further to state that even though there was an option to increase the levy Port cannot increase the levy considering the stiff competition from the private Ports situated nearby and hence it is has been proposed at ₹50/- per M.T even though there was an opportunity to recover ARR.

8.2. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 08 August 2019 has forwarded a copy of the Board Resolution No. 28 dated 17 July 2019 approving the modifications made in the proposal for Revision of Scale of rates.

9.1. A joint hearing in this case was held on 29 May 2019 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief Power Point presentation of its proposal. A copy of Hard copy of the Power Point presentation is given by the VOCPT. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users / user organizations have made their submissions.

9.2. At the joint hearing, the VOCPT has expressed its intention to examine to propose one more slab upto 20,000 GRT and another slab from 20,000 GRT to 30,000 GRT for levy of Vessel related Charges (VRC). The port also intended to examine to raise the labour levy for supply of labour from Cargo Handling Division for Stevedoring from the proposed rate of ₹30/- per tonne to ₹50/- per tonne. After reminder dated 26 June 2019, VOCPT vide its letter dated 08 July 2019 has made the following submissions:

- (i). Considering the users request, the proposed increase in vessel related charges and Cargo Related Charges in respect of Port is reduced from the proposed 30% increase to 20% and to compensate the above reduction, and to recover the required Annual revenue requirement (ARR), the Port has proposed to increase the earlier proposed labour levy of ₹30/- per MT to ₹50/- per MT for all cargo items.
- (ii). The increase proposed in vessel related charges and cargo related charges is over and above the prevailing tariff after applying applicable indexation for 2018-19 and 2019-20 (as on date).
- (iii). The revised draft SOR is also enclosed. It is also informed that while revisiting the proposal, the figures in Form-1 and Form-3 need to be changed. It will be submitted with Chartered Accountant's Certificate in due course.

9.3. Subsequent to that the VOCPT has vide its letter dated 20 August 2019 furnished final revised ARR computation for both Port and CHD along with Revenue Estimates duly certified by the Chartered Accountant.

The Port has also furnished modified Form-4 - Statement on Working Capital, detailed comparison of existing and proposed SOR wherever changes are incorporated in the prescribed Form-5 and revised proposed SOR. The revised ARR Computation for Port and CHA is given below:

(i). A position of ARR computation for Port furnished by VOCPT is tabulated below:

(₹ in Lakhs)				
Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	9,939.48	10,615.41	10,204.16
(ii).	Management & General Overheads	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(c). Allocated FME	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a).	-	-	-
	(b).	-	-	-
	(c).	-	-	-
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	76.05	76.05	76.05
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	76.05	76.05	76.05
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	13,899.62	16,873.83	18,011.46
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	17,696.88	20,534.81	16,830.20
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			18,353.96
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			127,478.34
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			18,892.91
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			1,132.90
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts. [Figures updated as per excel working given by VOCPT VII Berth ₹2512.10 Lakhs + VIII Berth ₹2266.48 Lakhs+ NCB-I ₹1662.77+ Dredging expense for NCB-II ₹26,063.82]			32,505.17
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018			
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			357.82
	(b). Sundry Debtors			697.64
	(c). Cash			2,386.14
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			3,441.60
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			116,174.79
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)			18,587.97
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			36,941.93
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (7) x 1.0345)			38,216.42

(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	38,216.42
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.9 above	36,676.76

- (ii). A summary position of ARR computation for Cargo Handling Division (CHD) furnished by VOCPT is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	5,880.99	5,442.53	4472.73
(ii).	Management & General Overheads	-	-	-
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME) as per Accounts	6,646.86	8,703.01	10,854.61
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	12,527.85	14,145.54	15,327.34
(2).	Less Adjustments:			
		-	-	-
(i).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(ii).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	-	-	-
(iii).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	9,363.10	9,907.09	8,428.67
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			9,232.96
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			4.28
	(ii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			-
	(b). Sundry Debtors			-
	(c). Cash			1,276.92
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			1,276.92
	(iii). Total Capital Employed			1,281.20
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)			204.99
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			9,437.95
(8).	Indexed ARR for the year (7) x 1.0345)			9,763.56
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			9,763.56
(10).	Revenue Estimation at the Proposed Indexed SOR within the Ceiling indexed ARR			7,767.00

- 9.4.
- The main modifications done by the VOCPT in the revised SOR are summarised below:
Flowing from the request made by users at joint hearing the Port has proposed 4 slabs in pilotage fee as against 3 slabs proposed in the original proposal.
 - Consequent to above, the labour levy earlier proposed at ₹30/- per tonne is proposed to be ₹50/- per tonne.
 - The Port has also proposed 4 slabs for Lighterage fees as against 3 slabs proposed earlier.
 - The Port has proposed rates for both Foreign going and Coastal vessel separately for Tug Hire Charges as against uniform rates proposed in its original proposal.
 - The Port has regrouped the cargo items and has proposed revised output norms taking the average of the earlier output norms. The Port has retained the existing Penalty and Incentive linked to the output norms.
 - The Port has included the Schedule of Storage Fee for Open Space which was not proposed in its original proposal.

9.5. As per Form 3 furnished by the port, the percentage increase indicated by the port is 18.36% over the existing tariff as on 1.5.2019 after applying indexation factor of 3.45% upto 30.4.2019 and 4.26% w.e.f. 1.5.2019 for port dues and cargo related charges. The port has rationalised the pilotage, berth hire charges etc. reducing the number of slabs. The tariff increase proposed by the port after taking into consideration the

tariff as on 30.4.2019 after applying the applicable indexation factor of 3.45% for the vessel and cargo related charges works out as follows:

Sr. No.	Particulars	% increase/ decrease proposed by the port
1	Port Dues	23.46% increase
2	Pilotage fee	(a). 29% to 43% increase for various slabs upto 30000 GRT. (b). Nil increase for vessels between 30000 to 60000 GRT (c). (-)13% reduction for vessels above 60,000 GRT
3	Shifting Charges	First shifting proposed to be free. (i). For second shifting for movements between berths 63% to 80% increase for various slabs upto 30000 GRT, 26% increase for vessels above 30000 to 60000 GRT and 10% increase over 60000 GRT. (ii). For second shifting from specified berths to other berths (-) 10% to 45% reduction across various slabs.
4	Berth Hire	(a) 81% to 202% increase for various lower slabs below 20000 GRT. (b) 33% to 44% increase for vessels of 20000 to 30000 GRT (c) (-) 2 to 14% % reduction for vessels above 30,000 GRT
5	Wharfage	23.43% increase

10. The VOCPT has subsequently vide email date 5 September 2019 furnished following additional clarification:

- (i). As regards the Ministry's Letter No.SW-15011/2/2016-MG dated 03.11.2017 to all Major Port Trusts, it is informed that the said concession is applicable for cruise tourism only. Cruise tourism is different from Ferry service. Ministry's letter dated 03.11.2017 is applicable for cruise vessels only. Hence passenger toll charges applicable for ferry service may please be approved as proposed by Port.
- (ii). Met Coke is different from Pet Coke. Met Coke is not a by product of crude oil and hence this Authority may segregate the tariff into two categories-one Met Coke and another Pet coke and the proposal is approved with coastal concession for Met coke) and without coastal concession for Pet Coke.

11.1. As regards proposed deletion of Schedule 5.06. (Rental charges for rooms for use in connection with shipping operation), 5.07. (Rent for allotment of room for steamer agents within the foreshore premises) and 5.08. (Rent for occupation of compartments in the coal mazdoor lines in the port premises), the Port has in Form-5 stated that the deletion of above mentioned Schedules prescribed in existing SOR is as per revised Delegation of Powers (DOP) approved by the Government whereby the rates to be regulated by powers of Chairman vide serial number 43 of Section 2 of Annexure-I to DOP.

11.2. In this regard, the VOPCT has subsequently vide its email dated 26 August 2019 has forwarded copy of Ministry of Shipping (MOS) letter No.F.No. 17011/1/2005-PG Dated at the 11th February, 2015 relating to delegation of enhanced financial powers to Port Trusts addressed to Chairmen of all Major Port Trusts (MPT). As per Annexure-I relating to delegation of power to MPTs [Non-Statutory], Sr. No. 1 relates to fix standard / market rent for residential and non-residential building and to fix penal rent for which full powers have been delegated to chairman of concerned MPT.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) was last revised by this Authority vide Order No.TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016. Subsequent to the said Order, this Authority has approved a few amendments, revision and new rates in its general SOR based on the proposals of the port and these have been brought out in an earlier paragraph and hence not repeated here.

The validity of the SOR of VOCPT approved vide Order dated 17 September 2016 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of VOCPT was extended upto 30 September 2019 and communicated to all Major Port Trusts including VOCPT vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019. The VOCPT has, vide its letter dated 27 February 2019 filed the proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy, 2018. The requisite information/clarification sought by us vide our letter dated 28 May 2019 was furnished by the port after reminders vide its letter dated 8 July 2019. Subsequently, the port has vide email dated 20 August 2019 has furnished revised ARR and modified estimates of revenue at revised SOR and further clarification vide email dated 5 September 2019. The final revised proposal filed by VOCPT vide its letter dated 20 August 2019 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

- (ii). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust (MPT) to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
- (b). The port has furnished ARR computation and revenue estimates for the port and for Cargo handling Division (CHD) separately based on the Audited Annual Accounts for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The Annual Accounts of the port for the years 2015-16 and 2016-17 report the figures of the CHD and port separately. For the year 2017-18, the CHD figures have been merged with the accounts of the port. The port has however, furnished a copy of the Revised Estimates for the year 2018-19 wherein the figures of CHD for the year 2017-18 is reported separately total duly matching with Accounts.

The VOCPT has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following the clause 2.1. of the Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority and the ARR is duly certified by a practicing Chartered Accountant. The VOCPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The ARR estimated by the VOCPT duly certified by the practicing Chartered Accountant is relied upon and considered except for one modification in the computation of ARR of the port for the reasons explained below.

The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. The Railway activity in VOCPT is in deficit for the two years 2016-17 and 2017-18 whereas for the year 2015-16 it is in surplus. Therefore, average expenditure of the railway activity to the tune of ₹356.99 lakhs [(₹370.28 + ₹342.86 + ₹357.84)/3] is excluded and the net deficit in the railway activity (i.e. excess of railway expenditure over railway income) for the years 2016-17 and 2017-18 is added to the ARR. Such an approach has been adopted by this Authority while disposing of the general revision proposals filed by the Mormugao Port Trust (MOPT), the New Mangalore Port Trust (NMPT) and Mumbai Port Trust (MBPT).

- (iii). Subject to one modification as explained above, the modified average expenses of the port excluding CHD for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 works out to ₹180.33 crores as against ₹183.54 crores assessed by the VOCPT.
- (iv). The VOCPT has arrived at capital employed of the port in line with provision prescribed in Clause 2.4 of the Working Guidelines considering the net fixed assets plus capital work-in-

progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. The VOCPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. The port has excluded net fixed assets relating to estate activity to the tune of ₹11.33 crores and net fixed assets relating to fixed assets transferred to BOT operators for berth no.VII, VIII North Cargo Berth (NCB) – I and capital expenditure for dredging NCB- II aggregating to ₹325.05 crores which are relied upon. There is some typographical error in the description by the VOCPT which is corrected based on the breakup of ₹325.05 crores given by the port in the excel working. There is no capital expenditure reported by port relating to captive berths. Working capital is computed as per norms prescribed in clause 2.5 of Working Guidelines. The total capital employed arrived by VOCPT for the port is ₹1161.75 crores. Return on Capital Employed at 16% is ₹185.88 crores which is considered in the ARR computation.

- (v). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 plus 16% ROCE. Further, as per Clause 2.7 of Working Guidelines, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 at 3.45%. The ARR assessed by the VOCPT is ₹382.16 crores and modified ARR assessed by us is ₹378.84 crores for the year 2018-19.

The final detailed working of ARR calculation furnished by the VOCPT which is duly certified by Chartered Accountant is considered. This is subject to minor modification as explained in the analysis. The detailed ARR calculation furnished by the port and modified ARR calculation by us are attached as **Annex - I (a) and (b)** respectively. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the VOCPT is given below:

(₹ in crores)			
Sr. No.	Particulars	ARR computation furnished by the VOCPT	ARR computation furnished by VOCPT modified by TAMP
1	Average admissible Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18	183.54	180.33
2	Capital employed as on 31.03.2018 including capital work in progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms	1161.75	1161.75
3	Return on capital employed @ 16%	185.88	185.88
4	ARR as on 31 March 2018 (2=1+2)	369.42	366.21
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	382.16	378.84
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	382.16	378.84
7	Revenue estimated by the VOCPT at proposed rate	366.77	366.77

- (vi). As regards CHD, the port has assessed the estimated ARR for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following the clause 2.1. of the Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority and the ARR is duly certified by a practicing Chartered Accountant. The ARR estimated by the VOCPT duly certified by the practicing Chartered Accountant considering the average expenses relating to CHD for the said three years plus 16% ROCE is ₹94.38 crores and ceiling indexed ARR after applying indexation factor of 3.45% for the year 2018-19 is assessed at ₹97.64 crores. The ARR duly certified by the practicing Chartered Accountant is relied upon and considered. The detailed ARR calculation furnished by the port for CHD is attached as **Annex- II**. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the VOCPT and considered by us for the CHD is given below:

(₹ in crores)		
Sr. No.	Particulars	ARR computation furnished by the VOCPT and considered by TAMP for CHD
1	Average admissible Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18	92.33
2	Capital employed as on 31.03.2018 including capital work in progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms	12.81

3	Return on capital employed @ 16%	2.05
4	ARR as on 31 March 2018 (4=1+2)	94.38
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	97.64
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	97.64
7	Revenue estimated by the VOCPT at proposed rate	77.67

- (vii). (a). As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the VOCPT has considered the actual cargo traffic in tonnes excluding the cargo traffic of BOT operator for PPP project and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18. The port has to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR of ₹378.84 crores for port. The tariff increase proposed by the port after taking into consideration the existing tariff after applying the applicable indexation factor of 3.45% for the vessel and cargo related charges is brought out in para 9.5 of the earlier part of the Order and hence not reiterated.
- (b). As regards vessel related charges, the port has rationalised the slabs in the pilotage fee and berth hire charges. Clause 10.9. of the Working Guidelines stipulate that in case of port dues and berth hire, there will be a single slab of GRT and pilotage and shifting charges will be prescribed in three slabs. In the existing SOR of the VOCPT, the port dues is prescribed in the single slab separately for sailing vessel and ships/steamers and the pilotage fee is prescribed in 6 slabs and berth hire in 7 slabs. In the original proposal, the port had rationalised the schedule of pilotage fee, shifting charges and berth hire into three slabs to fall in line with the provision in the working guidelines.

Tuticorin Ship Agents Association (TSAA), All India Chamber of Commerce and Industries (AICCI), Indian Chamber of Commerce and Industries (ICCI) have objected the proposed tariff as it leads to steep hike in some of the lower slabs. TSAA has stated that though the port has stated that average hike works out to 30%, in the case of smaller size vessels (GRT less than 30000 MT) the increase seems to be very exorbitant. It is to the tune of 30% to 54% in pilotage fee for vessels of 10000 to 30000 GRT and 38% to 236% increase in berth hire charges for vessels of 3000 to 30000 GRT. In the year 2018, 89% of container vessels were below 30,000 GRT, 99% of liquid bulk vessels were below 30,000 GRT, 47% of Dry Bulk vessels were below 30,000 GRT and a total of 72% vessels were under below 30,000 GRT.

The port has clarified that the rationalised slab is proposed as per the Working Guideline provision and moreover, the increase proposed is with the average increase of ₹15 per M.T in the case of foreign vessels and ₹10/- per M.T in the case of coastal vessels which the trade can bear. Further, since the port is in the process of continuously increasing the draft by increasing expenditure, it is necessary to attract bigger size vessels and achieve higher productivity. The port has further stated that the surplus to the port in respect of vessel related earnings is comparatively very less and earnings of the cargo related service has to subsidise the loss of vessel related service. Due to rationalisation, it is inevitable but to propose higher rate of increase for lower GRT vessels in comparison to higher GRT vessels

Subsequently, in view of the objection raised by the users/ user associations, the port has examined the proposed slabs and in the final proposed SOR and has proposed to rationalise the slabs in pilotage fee, shifting charges and berth hire charges into four slabs as against three slabs proposed in its original proposal. A statement furnishing existing tariff applicable, proposed tariff and percentage increase at the proposed tariff is prepared and is attached as **Annex - III**.

Since the proposal of the port is to encourage higher GRT vessels which will improve the productivity of the port and the proposed rationalised slabs are closer to the three slabs prescribed in the Working Guidelines and also considering that the revenue estimate is within the ceiling ARR, the proposed rationalisation in the vessel related charges is approved. It is relevant here to state that in SOR of most of the other Major Port Trusts the vessel related charges are prescribed as per the slabs which were

earlier stipulated in the Tariff Guidelines 2005 and the same incorporated in the Working Guidelines as well.

- (c). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The tariff increase proposed by the port and justification furnished by the port for the proposed increase is brought out in the earlier paragraph of the agenda note and hence note reiterated. The port has stated that in the past port extended required concessions to the deserved categories for the incremental cargo handled. Hence, the users can handle more incremental cargo and utilize the facility of such concession.

For estimating vessel related income at the proposed rate, the port has not furnished item wise revenue estimate at the proposed rate despite request. The actual vessel related income for the year 2017-18 has been taken as base by VOCPT and thereafter the port has estimated revenue for the future by taking into account the percentage increase sought by the port. For estimating vessel related revenue from foreign vessels, the impact of foreign exchange variation has also been captured by the port. The revenue estimate as furnished by the port which is duly certified by the Chartered Accountant is relied upon. In the Form 3 relating to revenue estimates furnished by the port, the percentage increase in tariff given by the port is updated and shown with reference to the indexed rate as on 30.4.2019 after considering 3.45% indexation factor for the year 2018-19 following the methodology adopted by the port.

For wharfage related income, the port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR and the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the VOCPT in the year 2017-18. The port has reconciled the cargo traffic reported for the year 2017-18 vis-à-vis that considered in the revenue estimate. For a few tariff items, where there is no revenue is found to be estimated, the port has given the reasons for not capturing revenue for a few items which are mostly miscellaneous items and for a few tariff items, the port has indicated that the revenue estimates are merged with revenue estimate of other items.

The revenue estimation by the VOCPT at the proposed tariff and traffic of 2017-18 has been duly certified by the Chartered Accountant and hence been relied upon.

Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to fix the tariff within the ceiling ARR. The revenue estimated by the port at the proposed rate is ₹366.77 crores for port operation which is within the modified estimate of ARR of ₹378.84 crores leaving a revenue gap of ₹12.07 crores.

As regards CHD, the revenue estimated by the port at the proposed rate is ₹77.67 crores which is within the estimated ARR of ₹97.64 crores leaving an uncovered revenue gap of ₹19.97 crores.

The revenue estimated by the VOCPT at the proposed tariff for both Port and CHD and is found to be within the ceiling ARR and hence this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by VOCPT.

The revenue estimated by the port at the proposed rates for Port and considered by TAMP after correcting the percentage increase at the indexed rate as on 30.4.2019 and revenue estimated by the port for CHD activity is attached as **Annex-IV** and **V** respectively.

The consolidated ARR estimated for the port and the CHD works out to ₹476.48 crores (378.84 crores + 97.64 crores) and total revenue estimate at the proposed rate is ₹444.44 crores (366.77 crores + 77.67 crores) leaving revenue gap of ₹32.04 crores.

- (viii). (a). In the existing SOR, two separate shifting charges schedules are prescribed for shifting between specified berths and for shifting from specified berths to another berths. In the proposed SOR, the port has rationalised and proposed uniform shifting charges leviable from second shifting only. The TSAA has stated that though first shifting is free, at the rate proposed for second shifting, the increase is too high to the tune of 69% to 94 % for vessels of 20000 to 30000 GRT. The port has clarified that with a view to rationalize the tariff, the first shifting is proposed as free. With regard to subsequent shifting, since, considerable equipment has to be utilized for movement, shifting charges have been proposed at 35% of the pilotage fee. However, the port contends that chances of second shifting are very meagre and hence the proposal does not have any impact.

- (b). The TSAA has objected to the increase in respect of wharfage for LPG of ₹45 per cum (from ₹155.89 to ₹200.15) and as regards windmill blades by ₹105 PMT (from ₹155.00 to ₹260) which is exorbitantly high.

The port has clarified that in respect of increase in wharfage of LPG, (the increase over the indexed rate as of 30.4.2019 works out to 23.43% on the existing rates), the rate proposed is to recover the required Annual Revenue Requirement (ARR).

As far as Wind Mill Blades is concerned, the port was earlier collecting at advalorem wharfage @ 0.30% of manifested value which worked out to ₹1,650/- per tonne. As against, that the port has proposed only ₹260/- per tonne in the proposed SOR. It is relevant to here to state that the existing SOR does not prescribe separate wharfage rate for Wind Mill Blades. From Form 3 furnished by the port, it is understood that the port applies the wharfage rate for machinery at ₹161.79 per tonne for wind mill blades and the increase works out to 60.7%. The port has clarified that per tonne rate is proposed by the port to dispense with the advalorem wharfage and to comply the Guidelines and at the same time to compensate the loss of wharfage earnings through wind mill blades. The wind mill blades occupy more space with lesser weight having high value. For the reasons and justification given by the port, the proposed increase in these cargo items is approved as the port has captured revenue estimate for these items and the total revenue estimated by the port is within the estimated ARR.

- (c). IMCOLA, an HMC operator in VOCPT, has requested the port to waive off the Labour levy completely for volumes handled by the HMCs of IMCOLA Cranes taking into consideration the revenue share earned by the port. The port has stated that the levy for deployment of labour from CHD is reduced to ₹30/- per M.T. which is subsequently revised by the port to ₹50/- per tonne as against the existing tariff of ₹72.00 per M.T. The Port is not in favour of extending the concessional rate of ₹1/- per ton since it has suffered a loss of ₹5 Crores.
- (ix). The comparative statement giving the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case is updated with brief remarks/ analysis of this Authority in the last column for accepting or rejecting each of the modifications/ deletions proposed by the port. The said comparative position is attached as **Annex-VI**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the VOCPT and remarks/ analysis thereon given in the said Annex.
- (x). This Authority has passed a common adoption Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 08 June 2018 incorporating a provision towards levy of Mandatory User Charge (MUC) of ₹145/- per container for the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat in pursuance of MOS communication vide letter No.PD-14033/34/2017-PD-V dated 06 June 2018. The validity of the rate approved till 31 March 2019 has been extended till 30 September 2019. This Authority has recently vide Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, approved revised Mandatory User

Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat.

Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of VOCPT also. Hence a suitable note is prescribed in the revised SOR of VOCPT under Chapter IV as schedule 4.4. in this regard.

- (xi). Clause 3.7 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalise the Tariff Policy, 2018 stipulate that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order is notified in the Gazette.
- (xii). Some of the users/user associations have objected to the tariff increase proposed by the VOCPT. In this regard, it is relevant here to mention that as per clause 8.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The VOCPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

Further, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, the VOCPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.

- (xiii). As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.

The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. When sought the basis for the proposed Performance Standards for cargo related service and vessel related services with reference to the actual performance parameters achieved in the year 2017-18, the port has clarified that the Performance Standards are proposed considering the actuals in the recent past, facilities available and the User interests in this regard. The VOCPT has committed overall Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output at 10,456 MT. The port has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels at 3.73 days and average pre-berthing time of vessels at 10.8 hours.

The average ship berth day output proposed by the output is lower than 10,500 MT per day prescribed in the existing SOR. The average of this parameter for the last three years 2015-16 to 2017-18 reported in the Administration Report of the VOCPT works out to 10885 which is prescribed.

As regards Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels, the proposed parameter at 3.73 days is higher than the average of last three years of 2015-16 to 2017-18 achieved by the port at 3.55 days and existing prescribed parameter of 3.3 days. That being so, it is prescribed at 3.55 days based on the average of last three years achieved by the port. As regards pre-berthing time proposed by the port at 10.8 hours, it is improvement over the existing parameter prescribed at 33.6 hours. The average performance of this parameter for the last three years is 8.24 hours which appears to be influenced by 2015-16 achievement which is very much lower compared to achievement in subsequent two years. Hence, pre-berthing is prescribed at 9.36 hours based on actual achievement for the year 2017-18 figure which is also closer to the pre-berthing parameter proposed by the port. In view of the above analysis, the improved performance standards is prescribed along with SOR.

It is relevant to mention here that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service provider authorised by the

port for rendering services with his equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

- (xiv). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2018-19 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the VOCPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the VOCPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.
- (xv). The validity of the existing SOR of the VOCPT was last extended till 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the Order notifying the revised SOR and Performance Standards notified by this Authority separately comes into effect, it will be around November 2019. That being so, the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR notified separately comes into effect.
- (xvi). As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the revised SOR approved by this Authority comes into effect.
- (xvii).
 - (a). As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The VOCPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the VOCPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
 - (c). If there is any error apparent on the face of record considered, the VOCPT may approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India. The VOCPT may also for any justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of this Order passed in the Gazette of India.
 - (d). The modifications proposed by VOCPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by VOCPT. The VOCPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

14.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the VOCPT which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 10 October 2019 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.2. The revised SOR notified by this Authority separately vide Notification No.363 on 22 October 2019 shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the SOR in the Gazette of India and shall be in force for a period of 3 years from the date the revised SOR comes into effect. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3 The VOCPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

14.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If VOCPT does not meet the Performance Standard, the VOCPT is not eligible for indexation during the next year.

14.5. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the VOCPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. In addition, for the container berths, annual reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the Ports within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time

14.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines this Authority shall publish all the information received by it from VOCPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from VOCPT about not publishing certain data / information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data / information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./326/19]

Annex-I (a)				
Form - 1 (Port)				
Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2018 for Determination of Tariff for Major Port Trusts.				
Rs. in lakhs				
Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	9,939.48	10,615.41	10,204.16
(ii).	Management & general Overheads	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(c). Allocated FME	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a).	-	-	-
	(b).	-	-	-
	(c).	-	-	-
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses		-	-
	(b). Depreciation	76.05	76.05	76.05
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads		-	-
	(d). Allocated FME		-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	76.05	76.05	76.05
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	13,899.62	16,873.83	18,011.46
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	17,696.88	20,534.81	16,830.20
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			18,353.96

(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			1,27,478.34
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			18,892.91
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			1,132.90
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts. (VII Berth Rs.2637.70 Lakhs + VIII Berth Rs.2375.04 Lakhs+ NCB-1 1732.05)			32,505.17
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018			-
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			357.82
	(b). Sundry Debtors			697.64
	(c). Cash			2,386.14
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			3,441.60
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			1,16,174.79
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)			18,587.97
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			36,941.93
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (7) x 1.0345)			38,216.42
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			38,216.42
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 9 above			36,676.76

Annex-I(b) Form - 1 (Port)				
Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2018 for Determination of Tariff for Major Port Trusts as furnished by VOCPT and modified by TAMP				
Rs. in lakhs				
Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	9,939.48	10,615.41	10,204.16
(ii).	Management & general Overheads	8,133.73	8,733.47	9,475.77
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	13,523.29	18,059.76	15,161.73
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	31,596.50	37,408.64	34,841.66
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	1,844.33	1,466.47	1,379.00
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	1,457.26	1,000.88	1,280.56
	(c). Allocated FME	1,645.47	1,334.23	1,254.65
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	4,947.06	3,801.58	3,914.21

(ii).	Expenditure relating to Railway Activity	370.28	342.86	357.84
(iii).	Interest on loans	-	-	
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a).	-	-	-
	(b).	-	-	-
	(c).	-	-	-
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(v).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	4,800.00	8,733.33	9,120.67
(vi).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	4,076.51	4,262.87	4,900.54
(vii).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses		-	-
	(b). Depreciation	76.05	76.05	76.05
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads		-	-
	(d). Allocated FME		-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	76.05	76.05	76.05
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)+ 2(vii)	14,269.90	17,216.69	18,369.30
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	17,326.60	20,191.95	16,472.36
(4).	Add: Excess of Railway Expenditure over income through Railway Activity	-	59.48	48.16
(5).	Net Total Expenditure after all adjustments (3) + (4)	17,326.60	20,251.43	16,520.52
(6).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			18,032.85
(7).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			18,892.91

	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts. (correct figures as per excel working given by VOCPT is VII Berth Rs.2512.10 Lakhs + VIII Berth Rs.2266.48 Lakhs+ NCB-1 Rs.1662.77+ Dredging expense for NCB-II Rs.26,063.82 Lakhs)		
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018		
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines		
	(a). Inventory		357.82
	(b). Sundry Debtors		697.64
	(c). Cash		2,386.14
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)		3,441.60
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		1,16,174.79
(8).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)		18,587.97
(9).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]		36,620.81
(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (7) x 1.0345)		
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		37,884.23
(12).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 9 above		36,676.76

Annex- II				
Form - 1 (CHD)				
Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 by VOCPT and considered by TAMP				
Sl. No.	Description	Rs. in lakhs	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)		5,880.99	5,442.53
(ii).	Management & general Overheads		-	-
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME) as per Accounts		6,646.86	8,703.01
(iv).	Less: Contribution to Pension Fund			-
(v).	Balance F & M Expenditure			-
(vi).	Add: Pension Fund shortfall in the opening			-
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(v)+(vi)		12,527.85	14,145.54
(2).	Less Adjustments:			

(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	-	-	-
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	-	-	-
	(c). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(A).Payment of Wage revision arrears	-	-	-
	(B). Payment of VRS exgratia	-	-	-
	(C)Arrears of Gratuity	-	-	-
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	-	-	-
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)]			
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	-	-	-
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	-	-	-
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	3,164.75	4,238.45	6,898.67
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	9,363.10	9,907.09	8,428.67
(i)	Add: 1/5th of the contribution to the pension Fund relating to previous years			
(iii)	Add: 1/5th of the Arrears of Pension/Commutation of Pension relating to previous years			
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	9,232.96		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			4.28
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	-		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.			
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018			

	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			-
	(b). Sundry Debtors			-
	(c). Cash			1,276.92
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			1,276.92
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			1,281.20
(6).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)			204.99
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			9,437.95
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (7) x 1.0345)			9,763.56
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			9,763.56
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at SI No. 9 above			7,767.00

Annex- III

Statement showing comparion of existing vessel related charges, proposed tariff and % increase sought by VOCPT.

2.1 SCHEDULE OF PORT DUES:		Rate / GRT / Entry								
Sr. No.	Particulars	Existing		Indexed tariff as on 30.04.2019 (3.45%)		Proposed		% Increase over indexed tariff		
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US\$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US\$)	
1	Ships/steamers	6.70	0.2572	6.9312	0.2661	8.55	0.3285	23.36%	23.46%	
2	Sailing vessel	3.36	0.1286	3.4759	0.1330	4.3	0.1642	23.71%	23.42%	

2.2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES										Rate / GRT	
Sr. No.	Size of vessel	Existing		Indexed tariff as on 30.04.2019 (3.45%)		Size of vessel	Proposed		% Increase over indexed tariff		
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	

1	Upto 10,000 GRT.	9.08	0.3484	9.3933	0.3604	0 to 20,000GRT	13.47	0.5162	43%	43%
2	10,001 - 15,000 GRT.	9.40	0.3604	9.7243	0.3728		13.47	0.5162	39%	38%
3	15,001 - 20,000 GRT.	9.73	0.3734	10.0657	0.3863		13.47	0.5162	34%	34%
4	20,001 - 25,000 GRT.	10.08	0.3865	10.4278	0.3998	20,001-30,000 GRT	13.92	0.5338	33%	34%
5	25,001 - 30,000 GRT.	10.42	0.3996	10.7795	0.4134		13.92	0.5338	29%	29%
6	Above 30,001	10.77	0.4127	11.1416	0.4269	30,000-60,000GRT	11.14	0.427	0%	0%
		10.77	0.4127	11.1416	0.4269	60,001 and above	9.74	0.3737	-13%	-12%

2.2.3 Shifting Charges		Rate / GRT								
Sr. No.	Size of vessel	Existing		Indexed tariff as on 30.04.2019 (3.45%)		Size of vessel	Proposed		% Increase over indexed tariff	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
A	Shifting between specified berths.									
1	Upto 10,000 GRT.	2.53	0.0968	2.62	0.1001	0 to 20,000GRT	4.71	0.1807	80%	80%
2	10,001 - 15,000 GRT.	2.62	0.1001	2.71	0.1036		4.71	0.1807	74%	74%
3	15,001 - 20,000 GRT.	2.71	0.1037	2.80	0.1073		4.71	0.1807	68%	68%
4	20,001 - 25,000 GRT.	2.80	0.1074	2.90	0.1111	20,001-30,000 GRT	4.87	0.1868	68%	68%
5	25,001 - 30,000 GRT.	2.90	0.111	3.00	0.1148		4.87	0.1868	62%	63%
6	Above 30,001	2.99	0.1147	3.09	0.1187	30,000-60,000GRT	3.90	0.1495	26%	26%
		2.99	0.1147	3.09	0.1187	60,001 and above	3.41	0.1308	10%	10%
B	Shifting from specified berths to other berths.									
1	Upto 10,000 GRT.	5.04	0.1936	5.21	0.2003	0 to 20,000GRT	4.71	0.1807	-10%	-10%
2	10,001 - 15,000 GRT.	5.22	0.2002	5.40	0.2071		4.71	0.1807	-13%	-13%
3	15,001 - 20,000 GRT.	5.41	0.2075	5.60	0.2147		4.71	0.1807	-16%	-16%
4	20,001 - 25,000 GRT.	5.59	0.2148	5.78	0.2222	20,001-30,000 GRT	4.87	0.1868	-16%	-16%
5	25,001 - 30,000 GRT.	5.78	0.2221	5.98	0.2298		4.87	0.1868	-19%	-19%
6	Above 30,001	5.98	0.2293	6.19	0.2372	30,000-60,000GRT	3.90	0.1495	-37%	-37%

		5.98	0.2293	6.19	0.2372	60,001 and above	3.41	0.1308	-45%	-45%
Note : Uniform shifting charges proposed in the revised SOR instead of 2 separate schedules										

2.4.1 SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES										
Sr. No.	Particulars	Rate / GRT / hour								
		Existing		Indexed tariff as on 30.04.2019 (3.45%)		Size of vessel	Proposed		% Increase over indexed tariff	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
I	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.096	0.0037	0.09931	0.00383	0 to 20,000GRT	0.1932	0.0075	95%	96%
1	3,001 to 10,000 GRT	0.064	0.0024	0.06621	0.00248		0.1932	0.0075	192%	202%
2	10,001 to 15,000 GRT	0.083	0.0032	0.08586	0.00331		0.1932	0.0075	125%	127%
3	15,001 to 20,000 GRT	0.102	0.0040	0.10552	0.00414		0.1932	0.0075	83%	81%
4	20,001 to 25,000 GRT	0.140	0.0054	0.14483	0.00559	20,001-30,000 GRT	0.2105	0.0081	45%	45%
5	25,001 to 30,000 GRT	0.153	0.0059	0.15828	0.00610		0.2105	0.0081	33%	33%
6	30,001 GRT and above	0.166	0.0064	0.17173	0.00662	30,000-60,000GRT	0.1684	0.0065	-2%	-2%
		0.166	0.0064	0.17173	0.00662	60,001 and above	0.1474	0.0057	-14%	-14%

2.7 Schedule of Lighterage Operation fee in respect of vessels at anchorage:										
Rate / GRT / hour										
Sr. No.	Particulars	Existing		Indexed tariff as on 30.04.2019 (3.45%)		Size of vessel	Proposed		% Increase over indexed tariff	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
I	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0193	0.00074	0.01997	0.00077	0 to 20,000GRT	0.0357	0.0014	79%	83%
1	3,001 to 10,000 GRT	0.0126	0.00049	0.01303	0.00051		0.0357	0.0014	174%	176%
2	10,001 to 15,000 GRT	0.0166	0.00064	0.01717	0.00066		0.0357	0.0014	108%	111%
3	15,001 to 20,000 GRT	0.0206	0.00079	0.02131	0.00082		0.0357	0.0014	68%	71%
4	20,001 to 25,000 GRT	0.0279	0.00107	0.02886	0.00111	20,001-30,000 GRT	0.0391	0.0015	35%	36%
5	25,001 to 30,000 GRT	0.0306	0.00117	0.03166	0.00121		0.0391	0.0015	24%	24%
6	30,001 GRT and above	0.0332	0.00128	0.03435	0.00132	30,000-60,000GRT	0.0313	0.0012	-9%	-9%

		0.0332	0.00128	0.03435	0.00132	60,001 and above	0.0274	0.0011	-20%	-17%
--	--	--------	---------	---------	---------	------------------	--------	--------	------	------

[illegible]

	Coal by whatever name described in Customs Document and used for Thermal Power Plants	52.34	52.34	50.20	50.20	61.96	61.96	M.T.	61.92	-	61.92	3,240.89	3,836.84	18.39%	23.42%
	Coal by whatever name described in Customs Document other than above.	52.34	31.40	50.20	30.12	61.96	37.18	M.T.	26.85	-	26.85	1,405.33	1,663.75	18.39%	23.42%
	Fertilizer finished	56.47	33.88	54.17	32.49	66.86	40.11	M.T.	3.25	-	3.25	183.53	217.28	18.39%	23.43%
	Rock Phosphate	45.45	27.27	43.59	26.15	53.81	32.29	M.T.	10.13	-	10.13	460.44	545.11	18.39%	23.44%
	Sulphur	45.45	27.27	43.59	26.15	53.81	32.29	M.T.	0.63	-	0.63	28.64	33.90	18.39%	23.44%
	Copper Concentrate	75.76	45.45	72.66	43.59	89.69	53.81	M.T.	12.79	-	12.79	968.91	1,147.08	18.39%	23.43%
	Timber Logs	42.70	25.62	40.96	24.57	50.55	30.33	M.T.	4.20	-	4.20	179.33	212.31	18.39%	23.43%
	Furnace Oil	89.53	89.53	85.87	85.87	105.99	105.99	M.T.	1.96	-	1.96	175.48	207.74	18.39%	23.43%
	Granite	68.87	41.32	66.05	39.63	81.53	48.92	M.T.	0.16	-	0.16	11.02	13.05	18.39%	23.43%
	Ilmenite sand	26.17	15.70	23.78	14.27	30.98	18.59	M.T.	0.67	-	0.67	17.53	20.76	18.39%	30.27%
	Phosphoric Acid	117.08	70.25	112.29	67.38	138.60	83.16	M.T.	0.40	0.84	1.24	105.84	125.30	18.39%	23.43%
	Cement	48.21	28.92	46.24	27.75	57.07	34.24	M.T.	0.70	0.30	1.00	42.42	50.22	18.39%	23.42%
	Caustic soda Lye	53.72	32.23	51.52	30.91	63.60	38.16	M.T.	-	0.69	0.69	22.24	26.33	18.39%	23.44%
	LPG	162.53	97.52	155.89	93.53	192.42	115.45	M.T.	1.72	-	1.72	279.55	330.96	18.39%	23.43%
	Naptha	96.42	96.42	92.47	92.47	114.15	114.15	M.T.	2.34	0.30	2.64	254.54	301.34	18.39%	23.43%
	Diesel	63.36	63.36	60.77	60.77	75.01	75.01	M.T.	-	0.05	0.05	3.17	3.75	18.39%	23.44%
	VCM	117.08	70.25	112.29	67.38	138.60	83.16	M.T.	0.79	-	0.79	92.49	109.50	18.39%	23.43%
	Liquid Ammonia	117.08	70.25	112.29	67.38	138.60	83.16	M.T.	1.74	-	1.74	203.71	241.17	18.39%	23.43%
	Sulphric Acid	68.87	41.32	66.05	39.63	81.53	48.92	M.T.	-	0.68	0.68	28.10	33.27	18.39%	23.43%
	Palmoil	63.36	38.02	60.77	36.47	75.01	45.01	M.T.	3.53	-	3.53	223.66	264.78	18.39%	23.44%
	Constrn. Materials	24.80	14.88	23.78	14.27	29.36	17.62	M.T.	5.32	0.45	5.77	138.63	164.12	18.39%	23.45%
	Machinerics	161.79	97.07	155.18	93.11	191.54	114.93	M.T.	-	-	-	-	-	18.39%	23.44%
	Windmill blade (*)	161.79	97.07	-	-	260.00	156.00	M.T.	0.44	-	0.44	71.19	114.40	60.71%	-
	Limestone	26.17	26.17	25.10	25.10	30.98	30.98	M.T.	13.60	-	13.60	355.91	421.36	18.39%	23.45%
	Salt	6.89	4.13	6.61	3.96	8.15	4.89	M.T.	0.59	-	0.59	4.06	4.81	18.39%	23.34%
	Pet Coke (*)	52.34	31.40	-	-	74.36	44.62	M.T.	0.49	0.26	0.75	33.81	48.04	42.07%	-
	Iron & Steel	48.21	28.92	46.24	27.75	57.07	34.24	M.T.	0.40	-	0.40	19.28	22.83	18.39%	23.42%
	Others	57.85	34.71	55.48	33.29	68.49	41.09	M.T.	22.20	4.30	26.50	1,433.51	1,697.11	18.39%	23.44%
									176.82	7.87	184.69	9,983.19	11,857.11		
8	Demurrage charges											381.67	487.36	18.39%	23.42%
9	Licence storage fee														
10	Covered space within Sec. Wall											742.62	948.25	18.39%	23.42%
11	Covered space outside Sec. Wall											3.26	4.16	18.39%	23.42%
12	Open space within Sec. Wall now available proposed for de link												1,166.87		
13	container storage charges now available proposed for de link												10.25		
14	Hire charges -											72.81	92.97	18.39%	23.42%

	wharf crane														
15	Hire charges - other handling equip.											4.20	5.36	18.39%	23.42%
16	Way leave charges now available proposed for de link												18.51		
17	Licence fee for entry of vehicles now available proposed for de link												60.20		
18	Licence fee for entry - equipments now available proposed for de link												485.76		
19	Licence fee for entry fee - Others now available proposed for de link												0.96		
20	Electricity overhead	1.24				1.47						0.25	0.32	18.39%	23.42%
21	Pollution cess on dusty cargoes	5.39				6.38					71.31	713.10	844.23	119.53%	93.19%
21	Others											18.08	21.40	18.39%	23.42%
	Total estimated Revenue at the proposed tariff											25,737.70	36,676.76		
* Existing SOR of VOCPT do not prescribed wharfage rate for these cargo items. VOCPT has, however given the wharfage rate applied by them for these cargo in this statement.															

Annex - V - Form - 3 (CHD)

Form - 3 (CHD)

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates as furnished by VOCPT and considered by TAMP after correcting percentage increase at the indexed rate as on 30.4.2019															
Sl. No.	Description	Existing tariff as of 1.5.2019 with indexation of 3.45% & 4.26% applied by VOCPT		Earnings at Existing tariff			Proposed Tariff		Unit of levy	Traffic Estimates 2017-18			Revenue estimation at the proposed tariff (Rs. In lakhs)	% increase over the existing tariff as given by VOCPT	% increase over the indexed tariff as on 30.4.2019 calculated by TAMP
(1)	(2)	(3)		(4)			(5)		(6)	(7)			(9) = 5*7	(10) = (5-3)/3	(11) = (5-4)/4
		Foreign	Coastal	Amount	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal		Foreign	Coastal	Total			
	Levy for supply of labour from CHD														
1	All cargoes other than Coal at Coal Jetty-II and Salt	75.07	45.04	9,407.43	72.00	43.20	50.00	50.00	Per M.T	125.27	0.08	125.35	6,267.50	-33.39%	-30.56%
2	Coal at Coal Jetty-II	55.02	55.02	1,091.55	52.77	52.77	50.00	50.00	Per M.T	19.84	-	19.84	992.00	-9.12%	-5.25%
3	Salt	90.08	54.05	54.05	86.40	51.84	50.00	30.00	Per M.T	0.60	-	0.60	30.00	-44.50%	-42.13%
4	C & F operations at Transit Shed and Warehouse etc.,	43.53	43.53	131.90	41.75	41.75	50.00	30.00	Per M.T	3.03	-	3.03	151.50	14.86%	19.75%
5	For Zone-B	43.53	26.12	415.72	41.75	25.05	50.00	30.00	Per M.T	9.55	-	9.55	477.50	14.86%	19.75%

				11,100.65						155.26	0.08	155.34	7,767.00		
	Total estimated Revenue at the proposed tariff														

Annex-VI

Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed conditionalities where changes are made along with reasons/ justification for amendments given by VOCPT and remarks of TAMP thereon					
Existing SOR		Proposed SOR		Reasons / Justification for amendments Given by VOCPT	Remarks/Analysis of TAMP
1.1. Definitions - General		1.1. Definitions - General			
1.2	General Terms & Conditions	1.2	General Terms & Conditions		
(v) (a)	Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Reference Rate notified by the Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.	(v) (a)	Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Reference Rate notified by the Reserve Bank of India. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.	The Note is modified stating the reference rate notified by RBI will be applicable.	The Existing Scale of rates (SOR) allows 2 options for conversion of Dollar denominated tariff into Rupees term i.e. Reference rates of Reserve Bank of India or Market Buying Rate notified by the State Bank of India. This is in line with clause 5.6.1. of the Working Guidelines 2019. The proposal of VOCPT is to prescribe only Reference Rate of RBI for collection of dollar denominated tariff into rupee instead of two options. The proposed modification is accepted.
(b)	Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the Reference Rate notified by the Reserve Bank of India or the Market Buying Rate notified by State Bank of India from time to time prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.	(b)	Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the reference rate notified by Reserve Bank of India from time to time prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.		
(x)	All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.	(x)	All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill on the element of service charges excluding taxes.	As rounding off GST is not envisaged in GST Act, rounding off is proposed on the total bill excluding GST.	For the reasons given by Port, the proposed modification is approved with slight rewording.

Chapter - II VESSEL RELATED CHARGES 2.2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES						Chapter - II VESSEL RELATED CHARGES 2.2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES																																																																															
The rate specified below is for Zone A						The rate specified below is for Zone A																																																																															
<table><tr><th colspan="2"></th><th colspan="2">Rates approved by the Authority</th><th colspan="2">Rate as on 30.4.2019 after 3.45% indexation factor</th></tr><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th></tr><tr><td>1</td><td>Upto 10,000 GRT.</td><td>9.08</td><td>0.3484</td><td>9.39</td><td>0.3604</td></tr><tr><td>2</td><td>10,001 - 15,000 GRT.</td><td>9.40</td><td>0.3604</td><td>9.72</td><td>0.3728</td></tr><tr><td>3</td><td>15,001 - 20,000 GRT.</td><td>9.73</td><td>0.3734</td><td>10.07</td><td>0.3863</td></tr><tr><td>4</td><td>20,001 - 25,000 GRT.</td><td>10.08</td><td>0.3865</td><td>10.43</td><td>0.3998</td></tr><tr><td>5</td><td>25,001 - 30,000 GRT.</td><td>10.42</td><td>0.3996</td><td>10.78</td><td>0.4134</td></tr><tr><td>6</td><td>Above 30,001</td><td>10.77</td><td>0.4127</td><td>11.14</td><td>0.4269</td></tr></table>								Rates approved by the Authority		Rate as on 30.4.2019 after 3.45% indexation factor		Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Rate per GRT		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	1	Upto 10,000 GRT.	9.08	0.3484	9.39	0.3604	2	10,001 - 15,000 GRT.	9.40	0.3604	9.72	0.3728	3	15,001 - 20,000 GRT.	9.73	0.3734	10.07	0.3863	4	20,001 - 25,000 GRT.	10.08	0.3865	10.43	0.3998	5	25,001 - 30,000 GRT.	10.42	0.3996	10.78	0.4134	6	Above 30,001	10.77	0.4127	11.14	0.4269	<table><tr><th rowspan="2">Sl. No</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th></tr><tr><td>1</td><td>Upto 20,000 GRT</td><td>13.47</td><td>0.5162</td></tr><tr><td>2</td><td>20000 - 30,000 GRT</td><td>13.92</td><td>0.5338</td></tr><tr><td>3</td><td>30,001 - 60,000 GRT</td><td>11.13</td><td>0.4270</td></tr><tr><td>4</td><td>60,001 and above GRT</td><td>9.74</td><td>0.3736</td></tr></table>				Sl. No	Size of vessel	Rate per GRT		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	1	Upto 20,000 GRT	13.47	0.5162	2	20000 - 30,000 GRT	13.92	0.5338	3	30,001 - 60,000 GRT	11.13	0.4270	4	60,001 and above GRT	9.74	0.3736	Earlier the rationalization of the slabs was proposed to fall in line with the TAMP working guidelines for prescription of Pilotage fees in three slabs as against existing six slabs by clubbing the existing five slabs upto 30,000 GRT into one, and including two further slabs at the sliding scales as per TAMP guidelines. After the deliberations at Joint Hearing one more slab i.e., upto 20,000 GRT also incorporated.	As per the clause 10.9 of the Working Guidelines, Pilotage Fees needs to be prescribed in 3 slabs with sliding rate, i.e. rate for second slab to be reduced by 20% on the unit rate of first slab and the rate for third slab to be prescribed with reduction of 30% on the unit rate of first slab. The proposal of VOCPT is for prescription of 4 slabs as against existing 6 slabs. In the original proposal the Port had proposed rates for 3 slabs. The modified proposal into 4 slabs is in view of objections raised by the users about steep hike at proposed slabs at the joint hearing. The Port has also estimated revenue from pilotage fee at proposed rates. The rationalised tariff structure proposed by Port is, therefore, approved subject to slight correction in the Schedule to fall in line with the methodology prescribed in the Working Guidelines in the illustrative example under Clause 10.9.
		Rates approved by the Authority		Rate as on 30.4.2019 after 3.45% indexation factor																																																																																	
Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Rate per GRT																																																																																	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)																																																																																
1	Upto 10,000 GRT.	9.08	0.3484	9.39	0.3604																																																																																
2	10,001 - 15,000 GRT.	9.40	0.3604	9.72	0.3728																																																																																
3	15,001 - 20,000 GRT.	9.73	0.3734	10.07	0.3863																																																																																
4	20,001 - 25,000 GRT.	10.08	0.3865	10.43	0.3998																																																																																
5	25,001 - 30,000 GRT.	10.42	0.3996	10.78	0.4134																																																																																
6	Above 30,001	10.77	0.4127	11.14	0.4269																																																																																
Sl. No	Size of vessel	Rate per GRT																																																																																			
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)																																																																																		
1	Upto 20,000 GRT	13.47	0.5162																																																																																		
2	20000 - 30,000 GRT	13.92	0.5338																																																																																		
3	30,001 - 60,000 GRT	11.13	0.4270																																																																																		
4	60,001 and above GRT	9.74	0.3736																																																																																		
2.2.3. Shifting Charges						2.2.3. Shifting Charges																																																																															
[The rate prescribed in the SOR approved by the Authority indexed after applying applicable annual indexation factor of 3.45% and 4.26%]						Shifting charges shall be 35% on pilotage charges				To the benefit of users one shifting charges is proposed free as included in the pilotage fees. For additional shifting required, 35% of pilotage charges is proposed as shifting fee and one more slab also added similar to Pilotage and Berth hire charges. Note below the schedule	Separate shifting charges prescribed for shifting between Berths at different locations is proposed to be rationalised and uniform shifting charges is proposed. Further, in view of objections of the users / user associations, the Port has reviewed its original proposal for 3 slabs and has modified as 4 slabs in its revised proposal. Further,																																																																										
<table><tr><th colspan="2"></th><th colspan="2">Rates approved by the Authority</th><th colspan="2">Rate as on 30.4.2019 after 3.45% indexation factor</th></tr><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>4.71</td><td>0.1807</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>20,001 -</td><td>4.87</td><td>0.1868</td><td></td><td></td></tr></table>								Rates approved by the Authority		Rate as on 30.4.2019 after 3.45% indexation factor		Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Rate per GRT		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	1	0 to 20,000 GRT	4.71	0.1807			2	20,001 -	4.87	0.1868			<table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Size of vessel</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Coastal vessel (in ₹)</th><th>Foreign-going vessel (in US \$)</th></tr><tr><td>1</td><td>0 to 20,000 GRT</td><td>4.71</td><td>0.1807</td></tr><tr><td>2</td><td>20,001 -</td><td>4.87</td><td>0.1868</td></tr></table>				Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	1	0 to 20,000 GRT	4.71	0.1807	2	20,001 -	4.87	0.1868																																		
		Rates approved by the Authority		Rate as on 30.4.2019 after 3.45% indexation factor																																																																																	
Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Rate per GRT																																																																																	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)																																																																																
1	0 to 20,000 GRT	4.71	0.1807																																																																																		
2	20,001 -	4.87	0.1868																																																																																		
Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT																																																																																			
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)																																																																																		
1	0 to 20,000 GRT	4.71	0.1807																																																																																		
2	20,001 -	4.87	0.1868																																																																																		

1	Upto 10,000 GRT.	2.53	0.0968	2.62	0.1001	<div></div>		30,000 GRT.		also modified accordingly.	one shifting is proposed free to benefit the trade. The port has captured the revenue estimate in Form 3 and the total revenue estimate is within the estimated ARR. In view of the above position, the shifting charges proposed by the VOCPT is approved subject to correction in line with the methodology prescribed for Pilotage Fee.	
2	10,001 - 15,000 GRT.	2.62	0.1001	2.71	0.1036		3	30,001 - 60,000 GRT	3.90			0.1495
3	15,001 - 20,000 GRT.	2.71	0.1037	2.80	0.1073		4	60,001 and above GRT	3.41			0.1308
4	20,001 - 25,000 GRT.	2.80	0.1074	2.90	0.1111		Note: One shifting is free (For more than one shifting charges are applicable)					
5	25,001 - 30,000 GRT.	2.90	0.111	3.00	0.1148							
6	Above 30,001	2.99	0.1147	3.09	0.1187							
<div></div>												
Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT		Rate per GRT								
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)							
1	Upto 10,000 GRT.	5.04	0.1936	5.21	0.2003							
2	10,001 - 15,000 GRT.	5.22	0.2002	5.40	0.2071							
3	15,001 - 20,000 GRT.	5.41	0.2075	5.60	0.2147							
4	20,001 - 25,000 GRT.	5.59	0.2148	5.78	0.2222							
5	25,001 - 30,000 GRT.	5.78	0.2221	5.98	0.2298							
6	Above 30,001	5.98	0.2293	6.19	0.2372							
General notes relating to Schedule 2.2.1., 2.2.2. and 2.2.3.						General notes relating to Schedule 2.2.1, 2.2.2 and 2.2.3.						
3. (i). (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated Port Convenience.						Deleted				As the Note vide sl.no.(f) given there below serves the purpose, this note may be deleted.	For reasons stated by the Port, the proposed deletion is approved. The note referred by the port in the proposed SOR should be (g) and not (f).	

<p>3. (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for Port Convenience when the priority vessel is exempted from payment of such charges. This benefit will, however, not be applicable in the following cases:</p> <p>(a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.</p> <p>(b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge</p> <p>(c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.</p>	<p>(ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for Port Convenience when the priority vessel is exempted from payment of such charges.</p>	<p>As the base Note is sufficient, the sub clauses are deleted.</p>	<p>For reasons stated by the Port, the proposed deletion of clauses (a) to (c) is approved.</p>
<p>(4). In respect of "priority berthing / ousting priority" to any vessel, the charges for "shifting in" and "shifting out" shall be levied at the rate applicable to one pilotage act.</p>	<p>Deleted</p>	<p>As the incoming vessel due for remitting the shifting charges on account of ousting priority may utilise the first shifting free, this clause may be deleted.</p>	<p>For reasons stated by the Port, the proposed deletion is approved.</p>
<p>9. (b) . The following charges shall be levied for shifting of a vessel to outer anchorage / any other berth on account of non-performance:</p> <p>(i). In case a vessel is shifted to outer anchorage pilotage fee as prescribed in Schedule 2.2.1 shall be levied on re-entry of the vessel under the same port entry.</p>	<p>8. The following charges shall be levied for shifting of a vessel to outer anchorage/ any other berth on account of its non-performance : (i). In case of shifting between berths within harbour basin, shifting charges shall be collected at 35% of pilotage fee prescribed in schedule 2.2.1</p>	<p>Considering the average of previous shifting tariff at 25% and 50% on pilotage fee, 35% on pilotage is proposed for the second shifting.</p>	<p>For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved as port has now proposed first shifting free across for all vessels.</p>
<p>(ii). In case a vessel is shifted between berths I to VI, VII, VIII or between Coal Jetty I and II, Oil Jetty, North Cargo Berth No. I and II, 25% of the pilotage fees prescribed in Schedule 2.2.1 shall be levied.</p>	<p>Deleted</p>	<p>As the revised Schedule of Shifting charges takes care, this may be deleted.</p>	<p>For reasons stated by the Port and as port has proposed uniform shifting charges for shifting between berths and for shifting from specified berths to other berths, the proposed deletion is approved.</p>
<p>(iii). If a vessel shifted from Coal jetties and Oil Jetty to berth nos. I to VI and vice versa, 50% of the pilotage fee prescribed in Schedule 2.2.1 shall be levied.</p>	<p>Deleted</p>		
<p>2.4. BERTH HIRE FEES</p>	<p>2.4. BERTH HIRE FEES</p>		
<p>2.4.1. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES</p>	<p>2.4.1. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES</p>	<p>The earlier schedule of Berth hire charges is rationalised by reducing the no. of slabs from 7 to 4 to come closer to the provision in the working</p>	<p>As per clause 10.9. of the Working Guidelines, the berth hire charges needs to be prescribed in single slab. The existing SOR of Port prescribes berth hire charges in seven slabs. The proposal of Port</p>

						guidelines which requires to prescribe berth hire in single slabs.	to rationalize and reduce the number of slabs from seven to four is approved in view of the justification given by the Port. The Port has estimated revenue from berth hire charges in the revenue estimates.
2.4.2.SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR OTHER VESSELS			2.4.2.SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR OTHER VESSELS				
Note (3).Vessel berthed at additional berths(other than Berth No.I,II,III and IV of VOC Wharf , finger jetty and shallow water berth and any other berth where wharf crane facility is not made available by the VOCPT,a rebate of 20% of the applicable berth hire charges will be allowed.			Deleted			Considering the installation of Mobile cranes in Berth No. IX which can be used in Berth No.5 and 6, the rebate for non-provision of wharf crane is not required. This will lead to improved productivity resulting in reduced stay at Berth	For reasons stated by the Port, the proposed deletion is approved.
(4). The berth occupancy for each vessel will be determined based on the output norms as given below for levy of penal berth hire charges:			(3). The berth occupancy for each vessel will be determined based on the output norms as given below for levy of penal berth hire charges:				
Sl. No.	Commodity	Revised Norms as approved by the Authority vide Order dated 18.1.2019	Sl. No.	Berth / Cargo Description	Norms	The list of cargo is rationalised and regrouped and number of cargoes are reduced. The output Norms are regrouped and the number of Cargo has been reduced. The average of similar Cargo is considered for each group Cargo. The earlier output norms are slightly modified with plus or minus. Also, a foot note is inserted stating that berthing norms shall be revised with the approval of Board and same will be communicated through Trade Notice.	The Authority had in the last General SOR, vide order dated 17 September 2016 approved performance norms and linked incentive / penalty under Berthing Policy, 2016 issued by the MOS based on the proposal of the VOCPT. The VOCPT was requested to fine tune it following various parameters prescribed in the Berthing Policy, 2016 for arriving at Performance Norms. There has been no proposal from Port with fine-tuned Performance Norms adopting the parameters prescribed in the Berthing Policy, 2016. The Port had however, proposed amendment in the Performance Norms and inter linked incentive / penalty on two occasions which was approved by
A	DRY BULK CARGO		1	IX Berth			
1	Coal - IX Berth	26875		(i) Coal & Lime Stone, Gypsum,Dolomite	27,000		
2	Coal berths operated by the VOCPT other than Berth No.IX, Coal Jetty I and II	11589		(ii) Other dry bulk	15,000		
3	Garnet Sand (Bulk)	6000		(iii) Project cargo & Wind Mill Blades	400		
4	Gypsum In Bulk	10000		(iv) Other break bulk	3,000		
5	Ilmenite	13736	2	NCB I	25,000		
6	Iron Ore	13000	3	CJ I & CJ II (Coal)	15,000		
7	Lime Stones	10000	4	Conventional berths			
8	Rock Phosphate	9799		Dry Bulk			
9	Petroleum Coke	9609		(i) Coal & Lime stone, Gypsum,Dolomite	12,000		
10	Copper Concentrate	7000		(ii) Fertilizer (raw) Except Rock Phosphate	7,000		
11	Potassium Sulphate (Mop, Sop)	9000		(iii) Fertilizer (finished)	5,000		
12	Sulphur	8000		(iv) Food grains (in Bulk)	4,000		
13	Sugar (Raw)	7000		(v) Cattle feed in bulk, Oil cake, etc	2,500		
14	Salt In Bulk	7000		(vi) Other dry Bulk	10,000		

15	Clinkers	7000
16	Wheat in Bulk	6300
17	Diammoniam Phosphate	6000
18	Peas (Yellow)	4000
19	Urea	6000
20	Maize (Bulk)	4000
21	Stone (Rough)	1363
22	Stone Dust	2216
23	Stone Aggregate	2385
24	Oil Cake / Copra	2500
25	Cattle Feed	6136
26	Ilmenite (Import)	6969
27	Lime Stone (Small Vessels)	3000
28	Marble Lumps	3000
B. DRY BULK CARGO – COAL		
1	Coal (Coal Jetty I & II)	15000
C. LIQUID CARGO		
1	Furnace Oil – IOC	6800
2	Naptha – IOC	7500
3	Naptha – SPIC	3004
4	Diesel Oil – Jetty / Berth	5561
5	LPG	4102
6	Liquid Ammonia	5000
7	Caustic Soda Lye	4093
8	Palm Oil	3740
9	Sulphuric Acid	3143
10	Phosphoric Acid (Export)	2304
11	Furnace Oil – SPIC	3000
12	VCM	2982
13	Phosphoric Acid (Import)	7948
D. BREAK BULK CARGO		
1	Cement in Bags	1500
2	Iron and Steel Materials	2715
3	Logs	3611
4	Salt in Bags	2500
5	Sugar in Bags	1500
6	General Cargo	1500
7	Granite	2000
8	Cashew Nuts in Bags	1227
9	Machinaries	631

	Break bulk	
	(i) Logs	3,000
	(ii) Project cargo & Wind Mill Blades	350
	(iii) const. material in bags	1,500
	(iv) Other Break Bulk incl.	1,500
	Liquid Bulk	3,500
5	Oil Jetty	4,000

the Authority. The latest Order being Order No. TAMP/53/2019-VOCPT dated 18 January 2019. In the current proposal, originally the Port had proposed to delete the existing provisions prescribed in this regard at Note no.4 and the performance norms was left to be fixed by the Board of Trustees. When sought clarification for the proposed deletion and requested by Port to relook, in the final revised proposal, the port has proposed for incorporation of modified Performance Norms by regrouping and rationalizing the Cargo items. The port has clarified that, for arriving at modified proposed productivity norms, the average earlier of output norms of similar cargo is taken as the base and slightly modified norms are proposed. In this regard it is to state that the modified performance standards proposed by the port did not form part of the original proposal on which users and user association were consulted. Since the users / user association have not been consulted on the modified performance standards, it is found appropriate to continue to prescribe the berthing norms as approved in the Order dated 18 January 2019 at this juncture. The port may if necessary, file a separate proposal with justification and basis for the modification in the proposed norms which shall be dealt with separately after consultation with stakeholders. Further the Berthing Policy 2016 requires annual review of the berthing norms. Therefore, the port may while filing the separate proposal, propose to delink this item from the general SOR. Till such time, the existing schedule

			last approved by the Authority vide Order dated 18 January 2019 is continue to prescribed in the revised SOR in place of modified productivity norms proposed by the port.
	<p>Note:</p> <p>Port shall revise Berthing Norms as per the Berthing Policy with the approval of Board and issue necessary Trade Notice.</p>	<p>Also, a foot note is inserted stating berthing norms shall be revised with the approval of Board and same will be communicated through Trade Notice.</p>	<p>In view of the analysis given in the above point requesting the port to consider to delink the productivity norms and linked incentive / penalty from the general SOR and to file a separate proposal for the modified norms, <u>the proposed note need not be prescribed at this juncture.</u></p>
2.5.CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO SHIPPING [Schedule prescribed in the Existing SOR]	2.5.CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO SHIPPING - Deleted	As there is no supply of water at wharfs and there is no provision for water supply to Ships, the same is deleted.	For reasons stated by the Port, the proposed deletion is approved.
2.6.ANCHORAGE FEES [Schedule prescribed in the Existing SOR]	2.6.ANCHORAGE FEES (Schedule Deleted)	<p>VOCPT, proposes to remove the entire Anchorage charges considering the request of the Users and for the ease of doing business. Further reasons furnished are as follows:</p> <p>(1). The levy of Anchorage charges is a deterrent factor to the Shippers operating in the common hinterland and prefer to operate at private ports where there is no anchorage charges.</p> <p>(2). Though the Berthing Policy, 2016 provides levy of anchorage charges, it leads to increase the landed cost to the Users and they may prefer to handle the said cargo in private ports. Clause 2.7 of Tariff Policy, 2018 states</p>	<p>The MOS in the Berthing Policy 2016 has given Guidelines for prescription of anchorage charge with first 48 hours free and beyond that linked to percentage of berth hire for various slabs of stay. The existing SOR of VOCPT prescribes anchorage charge though not in line with Guidelines issued by the MOS. The clause 6.1 of the Berthing Policy 2016 issued by the MOS stipulates that anchorage charges are to be levied across all Major Ports for the purpose of reducing pre-berthing delay and hence overall turnaround time of vessel. This will help streamline vessel scheduling for customers and lead to efficient usage of Port anchorage. The Policy does not exempt a Port from levy of anchorage charges. That being so, the existing schedule of anchorage charge updated with existing rates after applying 3.45% indexation for the year 2017-18</p>

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2	3,001 to 10,000 GRT	0.0126 subject to a minimum of ₹ 57.94	0.00049 subject to a minimum of US \$ 2.22	0.01303 subject to a minimum of ₹ 59.94	0.00051s subject to a minimum of US \$ 2.30			prescription of the Pilotage fee so that Lighterage fee payable by a vessel of say 30001 GRT does not work out to be less than a 30,000 GRT vessel.
3	10,001 to 15,000 GRT	0.0166	0.00064	0.01717	0.00066			
4	15,001 to 20,000 GRT	0.0206	0.00079	0.02131	0.00082			
5	20,001 to 25,000 GRT	0.0279	0.00107	0.02886	0.00111			
6	25,001 to 30,000 GRT	0.0306	0.00117	0.03166	0.00121			
7	30,001 GRT and above	0.0332	0.00128	0.03435	0.00132			
8	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the above charges specified in the above schedule.						
Notes		All the existing note are deleted				The Notes governing Sch. 2.7 relate to those vessels which are over and above 10.7 mtr draft and which could not be handled at the relevant point of time due to draft restrictions. For the reasons cited by the Port, the deletion of the existing notes proposed by the VOCPT may be approved. However, the current draft available at this Port is 14.20 mtr and with this available draft the Notes in the existing SOR are redundant and hence not necessary. Hence, the same has been removed.		For the reasons cited by the port, the proposed deletion is approved subject to retaining the existing Clause no. 2.
(1). The facility is available to deep draught vessels carrying coal, food grains and pulses arriving with a draught of more than 10.7 metres which after lightening to a draught of 10.7 or 9.3 metres, as the case may be, will be handled at the berth.								
(2).The facility is subject to the Steamer Agent obtaining Environmental Clearance and furnishing Mercantile Marine Department's certificate regarding safety of vessels used for lighterage and carrying passengers.								
(3). The barges carrying lightered cargo will be permitted to be berthed at Zone 'A' only subject to availability of berth.								
(4). The lightered cargo can be handled in Zone 'B' also subject to payment of vessel related charges and wharfage charges as per Port SOR in respect of vessel/barges carrying such lightered cargo to Zone-B.								
(5). For Pulses and Food grains if the berth No.8 is occupied and Port could not allot berth to the vessel, anchorage operations would be allowed till the vessel reaches 9.3 m draught or till such time that berth No.8 is available whichever is earlier.								

(6). The Barges used for lightering the cargo if berthed in 'Easter Arm' and lash Jetty for handling of lightered cargo, the berth hire will be at 80% of the Normal rate.			
CHAPTER – III CARGO RELATED CHARGES	CHAPTER – III CARGO RELATED CHARGES		
3.1. SCHEDULE OF WHARFAGE DUES	3.1.1 SCHEDULE OF WHARFAGE DUES	<p>(a). Rationalized the tariff structure and description of cargoes to avoid ambiguities and separate rate proposed for met coke/ pet coke and for wind blades.</p> <p>(b). As regards met coke and pet coke, the Port has vide email dated 5 September 2019 clarified that, Met Coke is different from Pet Coke. Met coke is not a by product of crude oil and hence the Authority may segregate the tariff into two categories One Met coke and another Pet coke and the proposal may be approved with the Coastal concession for Met coke and without coastal concession for Pet coke.</p> <p>(c). As far as Wind Mill Blades is concerned, the port earlier (prior to last</p>	<p>(a). For the reasons given by the Port and considering the fact that the Revenue Estimate captures the revenue from proposed wharfage rate, the rationalized wharfage charge with proposed increased is approved.</p> <p>(b). In the existing SOR, there is no separate wharfage rate for metallurgical coke and petroleum Coke. The port has proposed new entry for Met coke and Pet coke. Based on the clarification of VOCPT, and for the reasons cited that, it is a by-product of Crude Oil, separate rate proposed for Petroleum Coke without Coastal concession is approved. The proposed rate is closer to the wharfage rate for diesel. Further, the revenue estimate captures revenue at this item. Even the general SOR of NMPT, port has stated that pet coke is POL products and not entitled for coastal concession which was approved by this Authority. Hence rate proposed for Pet Coke is approved. As regards, Met Coke, the separate rate proposed by the Port is approved.</p> <p>(c) The port has also proposed an entry for windmill blades and has proposed per tonne rate of ₹260/-.</p>

		revision) collected wharfage at advalorem rate of 0.30% since the windmill blade is a higher value cargo. This worked out to ₹1,650/- per tonne. Currently, port is applying the wharfage rate for machinery at 161.79 per tonne for this cargo. A against, that the port has proposed only ₹260/- per tonne in the SOR for wind mill blades which occupies more space with lesser weight.	It has also captured revenue estimate from this item. Since the Tariff Guidelines give flexibility to Port, the proposed rate is approved.
Notes to wharfage schedule.	Notes to wharfage schedule.		
- [Note 14 not prescribed in the existing SOR]	(14) Restow – Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied as applicable.	New note is added.	The proposed note is approved.
Schedule 3.5. Cess for pollution Mitigating Measures Cess for Pollution mitigating measures shall be levied at ₹ 5/- per M.T in respect of dusty cargoes discharged at the Port:- (Excluding cargo handled through closed conveyors). [List of dusty cargo is prescribed in the existing SOR] Notes: (a). Dusty cargoes handled through bags shall not attract cess for pollution mitigating measures under schedule 3.5.	3.1.2 Cess for Pollution mitigating measures / spillage charges for dry bulk cargo Cess for Pollution mitigating measures shall be levied at Rs.10/- per M.T in respect of all dry bulk cargoes excluding cargo handled through closed conveyors within port limits Notes: (a)Dusty cargoes handled through bags shall not attract cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2	(a). As pollution mitigating measures charges relate to cargo related service, the same has been brought after wharfage schedule from 3.5. to 3.1.2. Port has taken various measures to mitigate the pollution level in the Port area as per the norms of Pollution Control Board like providing wind barriers, Road sweeping machines, water sprinklers, Fog machine etc., and it has been proposed to levy the <u>cess on all dry bulk cargo except those cargoes which moves through closed conveyor connected outside the Green Gate.</u> The	For the reasons and justifications given by the Port, the proposed modification in the said schedule is approved

<p>(b). The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.5 shall be applicable to the cargoes discharged through the conveyor from 9th berth to coal yard inside Green Gate.”</p>	<p>(b) The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside Green Gate.</p>	<p>anticipated revenue from this tariff item is already been captured under Form-3.</p> <p>(b). Existing note (b) is slightly modified and it is proposed to continue levy of cess on the earlier coverage of dusty cargo handled from 9th Berth to coal yard within the Green Gate area.</p>																																				
<p>3.2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES</p>	<p>3.2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES</p>																																					
<p>3.2.1. FREE PERIOD</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Imports</th><th>Exports</th></tr><tr><td>1</td><td>General Cargo except Raw Cashew (Imports) and Wheat (Exports)</td><td>3 days</td><td>10 days</td></tr><tr><td>2</td><td>Raw Cashew (Imports)</td><td>5 days</td><td>-</td></tr><tr><td>3</td><td>Wheat (Exports)</td><td>-</td><td>15 days</td></tr><tr><td>4</td><td>Salvaged goods (Imports)</td><td>3 days</td><td>3 days</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Imports	Exports	1	General Cargo except Raw Cashew (Imports) and Wheat (Exports)	3 days	10 days	2	Raw Cashew (Imports)	5 days	-	3	Wheat (Exports)	-	15 days	4	Salvaged goods (Imports)	3 days	3 days	<p>3.2.1. FREE PERIOD</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Imports</th><th>Exports</th></tr><tr><td>1</td><td>All Cargoes except Timber Logs.</td><td>7 days</td><td>30 days</td></tr><tr><td>2</td><td>Timber Logs</td><td>3 days</td><td>-</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Imports	Exports	1	All Cargoes except Timber Logs.	7 days	30 days	2	Timber Logs	3 days	-	<p>In view of the prevailing scenario of competition by private ports, the free days has been increased.</p>	<p>For the reasons cited by the Port, the proposed increase in free period is approved. Consequent to increase in free period, the slabs for levy of demurrage charges also as modified by the port is approved.</p>			
Sl. No.	Particulars	Imports	Exports																																			
1	General Cargo except Raw Cashew (Imports) and Wheat (Exports)	3 days	10 days																																			
2	Raw Cashew (Imports)	5 days	-																																			
3	Wheat (Exports)	-	15 days																																			
4	Salvaged goods (Imports)	3 days	3 days																																			
Sl. No.	Particulars	Imports	Exports																																			
1	All Cargoes except Timber Logs.	7 days	30 days																																			
2	Timber Logs	3 days	-																																			
<p>3.2.2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Description</th><th rowspan="2">Unit</th><th colspan="2">Rate as prescribed in the existing SOR approved by the Authority</th><th colspan="2">Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%</th></tr><tr><th>Import (in ₹)</th><th>Export (in ₹)</th><th>Import (in ₹)</th><th>Export (in ₹)</th></tr><tr><td>1</td><td>For the first six days.</td><td>Per day per</td><td>2.36</td><td>1.53</td><td>2.44</td><td>1.58</td></tr></table>	Sl. No.	Description	Unit	Rate as prescribed in the existing SOR approved by the Authority		Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%		Import (in ₹)	Export (in ₹)	Import (in ₹)	Export (in ₹)	1	For the first six days.	Per day per	2.36	1.53	2.44	1.58	<p>3.2.2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Description</th><th rowspan="2">Unit</th><th colspan="2">For Zone A</th></tr><tr><th>Import (in ₹)</th><th>Export (in ₹)</th></tr><tr><td>1</td><td>For the first 15 days.</td><td>Per day per wharfage unit</td><td>9.54</td><td>7.67</td></tr><tr><td>2</td><td>Thereafter.</td><td>-do-</td><td>19.08</td><td>15.34</td></tr></table>	Sl. No.	Description	Unit	For Zone A		Import (in ₹)	Export (in ₹)	1	For the first 15 days.	Per day per wharfage unit	9.54	7.67	2	Thereafter.	-do-	19.08	15.34		
Sl. No.				Description	Unit	Rate as prescribed in the existing SOR approved by the Authority		Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%																														
	Import (in ₹)	Export (in ₹)	Import (in ₹)			Export (in ₹)																																
1	For the first six days.	Per day per	2.36	1.53	2.44	1.58																																
Sl. No.	Description	Unit	For Zone A																																			
			Import (in ₹)	Export (in ₹)																																		
1	For the first 15 days.	Per day per wharfage unit	9.54	7.67																																		
2	Thereafter.	-do-	19.08	15.34																																		

		wharfage unit							
2	For the next six days.	-do-	3.83	3.00	3.96	3.10			
3	Thereafter.	-do-	7.47	6.00	7.73	6.21			
Note: 1 (ii).In exigencies, if import/export cargo require transit space and transit sheds are full/ there is shortage of space in transit sheds, some warehouse/s can be declared as "transit area" for the duration of congestion and all consignment will be eligible for storage on the transit terms during that period. These arrangements shall be approved by the Chairman on a case to case basis.							1 (ii) Transit area can be treated as warehouse area & vice versa as per trade requirement.	As stated in the notes itself, considering the trade request, this modification is proposed.	For the reasons furnished by the Port, the proposed modified note is approved.
3.3. Licence (Storage) Fee							3.3. Licence (Storage) Fee	In respect of covered space tariff, the slabs are rationalised and the unit of week is converted into days for computation convenience.	The VOCPT has restructured the schedule from existing "weekly basis" to "day basis" for covered space. Further, the existing 4 slabs are proposed to be reduced to 2 slabs. When sought the basis for the proposed tariff in two slabs, the port has vide its letter dated 8 July 2019 proposed to retain the existing 4 slabs with 23.43% increase over the existing rate after applying 3.45% escalation i.e. tariff as on 30.4.2019. However, while furnishing the revised SOR, the port has not incorporated the revised storage schedule communicated by the port. The revised schedule proposed by the port vide its letter dated 8.7.2019 is incorporated in the SOR. The revenue estimate captures the impact of the proposed increase.
			Rate as prescribed in the SOR approved by the Authority	Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%					
Sl. No.	Particulars	Unit	Rates for Zone A (in ₹)	Rates for Zone A (in ₹)					
1	COVERED SPACE								
	(i). For the first two weeks.	Per 10 sq. mtr./week or part thereof	197.94	204.77					
	(ii). For the third and fourth week.	-do-	395.87	409.53					
	(iii). For the fifth and sixth week.	-do-	593.81	614.30					
	(iv). Thereafter for every subsequent week.	-do-	692.77	716.67					
CHAPTER – IV							CHAPTER – IV		
4.2. CHARGES FOR HANDLING CONTAINERS USING MECHANICAL APPLIANCES							Deleted	Deleted since the services are not available in the Port and are under the control of BOT/PPP	For reasons cited by the Port, the proposed deletion of the existing schedule 4.2 is approved.

		Operator of 7th and 8th Berth respectively.																			
4.3. SCHEDULE OF STORAGE RENT ON EMPTY AND LOADED CONTAINERS.	4.32 SCHEDULE OF STORAGE RENT ON EMPTY AND LOADED CONTAINERS.																				
<div>[Relevant extract brought out here]</div> <table><tr><td>1</td><td>INSIDE THE SECURITY WALL</td><td>Period of Occupation</td></tr><tr><td>(i)</td><td>For Import and Export Containers</td><td></td></tr><tr><td></td><td>(a). For the first 5 days</td><td>Free</td></tr></table>	1	INSIDE THE SECURITY WALL	Period of Occupation	(i)	For Import and Export Containers			(a). For the first 5 days	Free	<div>[Relevant extract brought out here]</div> <table><tr><td>1</td><td>INSIDE THE SECURITY WALL</td><td>Period of Occupation</td></tr><tr><td>(i)</td><td>For Import and Export Containers</td><td></td></tr><tr><td></td><td>(a). For the first 15 days</td><td>Free</td></tr></table>	1	INSIDE THE SECURITY WALL	Period of Occupation	(i)	For Import and Export Containers			(a). For the first 15 days	Free	Free period shall be regulated independent of BOT Operator of 7th Berth. Any additional free period required shall be regulated within the powers of Board under 53 of the Major Port Trust Act 1963.	The port has proposed to increase the free period for storage of container inside the security wall from existing 5 days to fifteen days and consequently modified the subsequent slabs as well and has proposed revised rate. Clause 9.9.1 of the working Guidelines gives flexibility to Major Port Trust to propose number of free days. The proposed increase in free period and the proposed rate is approved.
1	INSIDE THE SECURITY WALL	Period of Occupation																			
(i)	For Import and Export Containers																				
	(a). For the first 5 days	Free																			
1	INSIDE THE SECURITY WALL	Period of Occupation																			
(i)	For Import and Export Containers																				
	(a). For the first 15 days	Free																			
Notes: (1).The period of free days shall run concurrently with the free period of PSA SICAL TERMINAL and not consecutively.	Deleted	The Note (1) proposed for deletion is in reference to the methodology adopted by the one of the Container terminal operator. It was relevant at that point of time but has no relevance now. Note (3) is also not relevant since the port has not handled any containers in port operated berths and hence proposed for deletion.	For the reasons cited by the Port, proposed deletion of note 1 is approved. As regards proposed deletion of note 3, relating to commencement of free period for Import containers, the existing note is retained as the Port has in the proposed SOR proposed storage fee for Import containers under the schedule 4.2. Since this note is relevant for the said tariff item, the existing note no 3 is retained.																		
(3).Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container. On expiry of the free period, storage rent shall be levied upto the time of delivery.	Deleted																				
(4). Transhipment \ Re-export laden and empty containers	(3). Transhipment \ Re-export laden and empty containers																				

(i).The free storage rent period shall commence from the time of completion of discharge after the first carrier to the time of berthing of the second carrier. If the storage period exceeds the free period, the storage rent shall be calculated after the expiry of the free period upto the time of lift on. The charges shall be calculated on a 24-hour basis.					(i) The free storage rent period shall commence from the date of completion of discharge after the first vessel to the date of berthing of the second vessel. If the storage period exceeds the free period, the storage rent shall be calculated after the expiry of the free period upto the time of lift on.					Rationalising the collection of charges only upto actual handling time.					The Port has proposed deletion of last sentence from the existing note as a part of rationalisation. The proposed modified note is approved.																																																			
General Notes to Schedule 4.1 to 4.4.																																																																		
(5). Storage charge on container/demurrage charges on cargo shall not accrue for the period when the VOCPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user.										Deleted										As the demurrage is due on account of the reason attributable to the Port, this clause is proposed for deletion.										The existing note flows from the general principle that users shall not be charged for the reasons attributable to the Port. Hence, it is found appropriate to retain the existing condition.																																				
CHAPTER – V MISCELLANEOUS CHARGES										CHAPTER – V MISCELLANEOUS CHARGES																																																								
5.01. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES for ZONE ‘A’ AND ‘B’ (applicable till rate for private operators of weighbridges is fixed separately)										5.01.SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES for ZONE ‘A’ AND ‘B’(applicable till rate for private operators of weighbridges is fixed separately)																																																								
<table><tr><td colspan="3"></td><td>Rate as prescribed in the SOR approved by the Authority</td><td>Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%</td></tr><tr><td>Sl. No.</td><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>Rate per day (In ₹)</td><td>Rate per day (In ₹)</td></tr><tr><td>1</td><td>Weighment Charges for Zone A and B.</td><td>Per tonne</td><td>3.80 (subject to a minimum of ₹ 5.00)</td><td>3.93 (subject to a minimum of ₹ 5.17)</td></tr></table>													Rate as prescribed in the SOR approved by the Authority	Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%	Sl. No.	Particulars	Unit	Rate per day (In ₹)	Rate per day (In ₹)	1	Weighment Charges for Zone A and B.	Per tonne	3.80 (subject to a minimum of ₹ 5.00)	3.93 (subject to a minimum of ₹ 5.17)	<table><tr><td>Sl. No.</td><td>Particulars</td><td>Unit</td><td>Rate (in ₹)</td></tr><tr><td>1</td><td>TARE weight of the vehicle</td><td>Per vehicle</td><td>Rs.20/- (subject to a minimum of ₹50/-)</td></tr><tr><td>2</td><td>Net weight (Gross – TARE weight)</td><td>Per tone (rounded off to the next higher tone)</td><td>3.80 (subject to a minimum of ₹50.00)</td></tr></table>										Sl. No.	Particulars	Unit	Rate (in ₹)	1	TARE weight of the vehicle	Per vehicle	Rs.20/- (subject to a minimum of ₹50/-)	2	Net weight (Gross – TARE weight)	Per tone (rounded off to the next higher tone)	3.80 (subject to a minimum of ₹50.00)	Rationalizing the existing the scale to provide for collection of payment for empty vehicles and also for cargo loaded distinctly.										Based on the reasons / justification given by the Port, the tariff proposed in the said schedule is approved. Except for minor correction on account of inadvertent error by the port in Sr. No.1. The proposed minimum charge of ₹50/- is not relevant for Sl. No 1 as the rate proposed is ₹20/- per vehicle.									
			Rate as prescribed in the SOR approved by the Authority	Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%																																																														
Sl. No.	Particulars	Unit	Rate per day (In ₹)	Rate per day (In ₹)																																																														
1	Weighment Charges for Zone A and B.	Per tonne	3.80 (subject to a minimum of ₹ 5.00)	3.93 (subject to a minimum of ₹ 5.17)																																																														
Sl. No.	Particulars	Unit	Rate (in ₹)																																																															
1	TARE weight of the vehicle	Per vehicle	Rs.20/- (subject to a minimum of ₹50/-)																																																															
2	Net weight (Gross – TARE weight)	Per tone (rounded off to the next higher tone)	3.80 (subject to a minimum of ₹50.00)																																																															

5.02.2. CHARGES FOR HIRE OF GRAB FOR WHARF CRANE AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL

			Rate as prescribed in the SOR approved by the Authority		Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%	
Sl. No	Particulars	Unit	Foreign / Others (in ₹)	***Coastal (in ₹)	Foreign / Others (in ₹)	***Coastal (in ₹)
1	10 Tonne Grab wharf crane	Per shift	2,442.00	1,465.00	2,526.25	1,515.54
2	10 Tonne Grab wharf crane	Per half shift	1,221.00	732.00	1,263.12	757.25
3	20 Tonne Grab wharf crane	Per shift	12,305.00	7,383.00	12,729.52	7,637.71
4	20 Tonne Grab wharf crane	Per half shift	6,153.00	3,692.00	6,365.28	3,819.37

Notes under Schedule 5.02.2.

(1). Berth hire includes cranage component and hence no separate charges will be levied for wharf crane provided by the port (subject to availability) for loading and unloading of cargo from vessels including barges and lighters. The charges for use of grab will, however, be collected as prescribed in the above schedule.

5.02.2. CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL

Sl. No	Particulars	Rates per shift (In ₹)
1	For 10 CBM Grab	2891.08
2	For 7 CBM Grab	2168.90
3	For 5 CBM Grab	1445.54

50% of the above respective rates is applicable for half shift basis

Other cargo handling equipments (20 Tonne) is not in operation.

The port has proposed to delete the rate for 20 CBM as it is not in operation as reported by the port. The rate proposed for 7 CBM grabs is found to be slightly more than the proportionate rate for 10 CBM and for the 5 CBM grab rate it is exactly proportionate rate to the rate proposed for 10 CBM. The port has clarified that Grab capacity is generally prescribed in CBM and not in Tonne. The proposed rates is approved. The existing SOR prescribes Coastal Concession for coastal operations. The port has not proposed separate rates for coastal cargo. The Port has not proposed any reason for Coastal Concession. Coastal rates is prescribed @ 60% of the rate for foreign part. There can be a note that the rates prescribed for coastal cargo shall be applicable for coastal cargo and containers eligible for concessional tariff, for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard as in the existing SOR.

Deleted.

Rebate for wharf crane is removed and hence this is deleted.

In the existing SOR, note no 3 under the berth hire schedule, stipulates a rebate of 20% of the applicable berth hire charges for vessel berthed at additional berths. The said note is proposed for deletion in the proposed SOR for the reasons given by the Port brought out in the earlier point. In view of the said deletion, the note No.1 under this schedule is proposed for deletion. That being so, proposed deletion of Note No.1 is approved.

(2). The cranes or equipment provided shall not be used for purposes other than that for which application was made.	Deleted.	[No justification given by the port.]	Port has not given reason for deletion of the existing Note 2 <u>hence the existing note is continued to be prescribed in the revised SOR.</u>
5.03. CHARGES FOR HIRE OF CRANES, FORK LIFT TRUCK AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES FOR PURPOSE NOT SPECIFIED IN SCHEDULE 5.2. and 5.2.1.	5.03. CHARGES FOR HIRE OF CRANES, FORK LIFT TRUCK AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES FOR PURPOSE NOT SPECIFIED IN SCHEDULE 5.2.1 and 5.2.2.	-	<p>(a). In the existing SOR the reference given in the title is to the schedule 5.2 relating to hire charges of HMC provided by private service provider which is proposed for deletion. Second reference is to the schedule relating to the charges for recovery of overhead expenses for supply of electricity by the Port .The said reference is also not relevant for the proposed schedule. Hence, <u>in the title, reference to schedule 5.2.1 and 5.2.2 is deleted.</u></p> <p>(b). The Port has not proposed separate rate for Foreign and Coastal as prescribed in the existing SOR. The prescription of separate rate for Foreign and Coastal with coastal concession for floating and wharf crane is continue to prescribed in the proposed SOR. Coastal concession is not relevant for fire fighting, stand by duties and hence need not be proposed as done by the port.</p>
5.05. CHARGES FOR USE OF PORT'S PIPELINES TO TRANSPORT SHIPSTORES, BUNKER OIL, ETC., TO SHIPS.	5.05. CHARGES FOR USE OF PORT'S PIPELINES TO TRANSPORT SHIPSTORES, BUNKER OIL, ETC., TO SHIPS. -- Deleted	No Port pipelines are available in Oil Jetty and hence deleted.	For the reasons stated by the Port, the proposed deletion of schedule 5.5 is approved.
5.06.RENTAL CHARGES FOR ROOMS FOR USE IN CONNECTION WITH SHIPPING OPERATION	5.06.RENTAL CHARGES FOR ROOMS FOR USE IN CONNECTION WITH SHIPPING OPERATION [Schedule Deleted]	As per revised Delegation of powers (DOP) approved by the Government, the rates are to be regulated by Powers of Chairman vide Sl.No. 43 of section 2	From the copy of the MOS letter dated 11 February 2015 addressed to the Chairman of all Major Port Trusts, it is seen that, the MOS has enhanced the limits of financial powers of the Port

[Rate are prescribed in the existing SOR per room per calendar month or part thereof]		of Annexure –I to DOP. In this regard the VOCPT has vide its email dated 26 August 2019 forwarded a copy of Ministry of Shipping (MOS) letter No.F.No. 17011/1/2005-PG Dated at the 11th February, 2015 relating to delegation of enhanced financial powers to Port Trusts addressed to Chairmen of all Major Port Trusts (MPT). Annexure-I relating to delegation of power to MPTs [Non-Statutory], Sr. No. 43 relates to fix standard / market rent for residential and non-residential building and to fix penal rent for which full powers have been delegated to Chairman of concerned MPTs.	Trusts Boards, Chairman, Dy. Chairman and Heads of the Departments in exercise of the power conferred on them under section 34, 36, 85, 92, 93, 94, 95, 96 and 101 of the Major Port Trusts Act. Sr. No. 43 in the Annex referred by the port relates to delegation of full power to Chairman to fix standard / Market rent for residential / non-residential buildings.
5.07.RENT FOR ALLOTMENT OF ROOM FOR STEAMER AGENTS WITHIN THE FORESHORE PREMISES	5.07.RENT FOR ALLOTMENT OF ROOM FOR STEAMER AGENTS WITHIN THE FORESHORE PREMISES		
[Rates are prescribed in the existing SOR Per room per month]	[Schedule Deleted]		
5.08. RENT FOR OCCUPATION OF COMPARTMENTS IN THE COAL MAZDOOR LINES IN THE PORT PREMISES.	5.08. RENT FOR OCCUPATION OF COMPARTMENTS IN THE COAL MAZDOOR LINES IN THE PORT PREMISES.		
[Rates are prescribed in the existing SOR Per month or part thereof for each compartment.]	[Schedule Deleted]		In this regard, it is relevant to state that, as per section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963, the power to fix SOR of any property belonging to or in possession or in occupation of the Major Port Trusts is bestowed on the Authority which includes any other use of any land / building. Thus, as per the statute, the rate fixed by the Port will have to be notified by the Authority to comply with the statutory provisions. That being so, it is found appropriate to continue prescription of existing schedule 5.06, 5.07 and 5.08 in the proposed SOR and advise the Port to seek approval of this Authority for notification of revised rate, if any, fixed by the port in pursuance of MOS letter dated 11 February 2015. Accordingly, existing schedule 5.06, 5.07 and 5.08 is continued to be incorporated in the proposed SOR and subsequent schedule nos. are suitably renumbered.
5.10.HIRE CHARGES FOR HIRE OF TOOLS AND PLANTS TO GOVERNMENT DEPARTMENTS	5.10.HIRE CHARGES FOR HIRE OF TOOLS AND PLANTS TO GOVERNMENT DEPARTMENTS	Deleted since equipments are not available with the Port. In future if required, the same will be regulated by Delegated powers vide Sl.No.64 of section 4 of	For the reasons stated in the first part of the remarks of the VOCPT, the proposed deletion of existing schedule 5.10 is approved. As regards the second part of the

		Annexure-I to DOP.	point made by the VOCPT, it is stated that Sr. No.64 of the said Annex referred by the Port relates to incurring miscellaneous expenditure. As already stated earlier for levy of tariff for the port property/ equipment, the statute mandates this Authority to notify the rate in the Gazette of India. Hence the port may take necessary action as per the statute as and when port proposes to hire out these equipment.
5.11. LICENCE FEES		Services not existing and hence deleted.	For reasons cited by the Port, the proposed deletion of existing schedules 5.11, 5.12 and 5.13 is approved.
[The license fee prescribed in the existing SOR for Cooper license, basket carriers etc.]	Existing Schedule Deleted		
5.12.CHARGES FOR ISSUE OF PHOTO PERMITS	Deleted	<p>1. The charges are mainly for providing access control system as per ISPS code.</p> <p>2. This is not service provider by Port either to cargo on other ancillary activities.</p>	
5.13. CHARGES FOR THE ISSUE OF TEMPORARY PASSES.	5.13. CHARGES FOR THE ISSUE OF TEMPORARY PASSES.	As above.	
5.14. CHARGES FOR TAKING PHOTOGRAPHS OR SHOOTING OF FILMS IN THE HARBOUR PREMISES	5.14. CHARGES FOR TAKING PHOTOGRAPHS OR SHOOTING OF FILMS IN THE HARBOUR PREMISES	Timing for day (6.00 am to 6.00 pm) and night (6.00 pm to 6.00 am) proposed to be prescribed in the Schedule.	The proposed modification is approved as it will remove ambiguity.
5.15.1. FEES FOR SALVAGE OF GOODS	5.15.1. FEES FOR SALVAGE OF GOODS - Deleted	Services not provided by Port and hence deleted.	For the reasons cited by the Port, the proposed deletion of existing schedule no. 5.15.1 and 5.15.2 is approved.
5.15.2. FEES FOR SERVICES OF DIVERS	5.15.2. FEES FOR SERVICES OF DIVERS	Services not provided by Port and hence deleted.	

5.17.PASSENGER TOLL AND CHARGES FOR VARIOUS TYPES OF VEHICLES ACCOMPANYING PASSENGERS

			Rates as approved in the SOR by the Authority
Sl. No.	Particulars	Unit	Rates (in ₹)
1	Passenger Toll.		
	(i). For II and III class	Each	40
	(ii). For Deluxe cabin and I class.		70
2	Charges for vehicles accompanying passengers.		
	(i). Motorcycles, scooters, mopeds, cycles fitted with motors and other powered two wheeled vehicles.	- do -	60
	(ii). Motor cars	- do -	410.00
	(iii). Motor vehicles like tourist car, vans on wheels.	- do -	690.00
	(iv). Motor vehicles like buses, dumpers and lorries.	- do -	1,090.00

Notes:

(1). The passenger toll shall be levied on all deck and cabin passengers disembarking and embarking at the Port.

(2). Defense personnel other than civil staff moving on duty disembarking and embarking at the port shall be exempted from the payment of the passenger toll.

5.17.PASSENGER TOLL AND CHARGES FOR VARIOUS TYPES OF VEHICLES ACCOMPANYING PASSENGERS

Sl. No	Particulars	Unit	Rates (in ₹)
1	Passenger Toll - Domestic	Each	90
2	Passenger Toll - Foreign	Each	100

Notes

Deleted

(a) Rates simplified. Notes are not relevant and hence deleted.

(b) The Ministry's letter No. SW-15011/2/2016-MG dated 03.11.2017 to all Major Port Trusts in relation to composite rate for Cruise Vessel is applicable for cruise tourism only. Cruise tourism is different from Ferry service. Ministry's letter dated 03.11.2017 is applicable for cruise vessels only. Hence passenger toll charges applicable for the ferry service may please be approved as proposed by Port.

(a) The proposed simplification in the existing schedule and the deletion of existing notes for the reasons cited by the Port is approved.

(b). Based on the clarification of the Port that ferry services provided by Port for which passenger toll is different from cruise vessel, the proposed rates for passenger toll is approved.

5.19. CHARGES FOR HIRE OF WOODEN LOGS TO SAILING VESSELS.						Deleted				Services not provided by the Port and hence deleted.		For the reasons cited by the Port, the proposed deletion of existing schedule no.5.19 is approved.	
5.20.CHARGES FOR USE OF HARBOUR MOBILE CRANES INSTALLED BY THE PRIVATE OPERATORS:						Deleted				The HMC services are provided under PPP mode by M/s Imcola Crane Company Ltd under upfront tariff. Hence the rates are not required.		In view of the clarification furnished by the Port, the proposed deletion of existing schedule 5.20 relating to charges for use of HMC installed by Private Operator is approved.	
Chapter – VI						Chapter – VI				The Port has dispensed with the existing method of collecting cargo -wise differential levy for supply of labour from VOCPT CHD for cargo handling operations. In the original proposal Port had proposed uniform rate of ₹30 per ton for foreign vessel, which has been revised to ₹50 per ton in the final revised proposal. The total estimated ARR for CHD is ₹97.64 Crores and the revenue estimated by the Port at the proposed rate is ₹77.67 crores.		It is seen from Form – 3 that Port has proposed reduction in the existing labour levy in the range of 9.12% to 44.50% for Sr. No. 1 to 4 and an increase of 14.86% for Sr. No. 5. The revenue estimated at proposed rate is lower than the estimated ARR leaving a revenue gap of ₹19.97 crores. The revised rate proposed by the VOCPT in said schedule is approved.	
6.1 LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST CARO HANDLING DIVISON (VOCPT CHD) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS						6.1 LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM V.O.CHIDAMBARANAR PORT TRUST CARO HANDLING DIVISON (VOCPT CHD) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS							
(Rate in ₹ Per MT)						(Rate in ₹ Per MT)							
		Rate as prescribed in the SOR approved by the Authority		Indexed rate as on 30.4.2019 after applying indexation factor of 3.45%									
Sl. No.	Description	Foreign vessel	Coastal Vessel	Foreign vessel	Coastal Vessel	Sl. No.	Description	Foreign vessel	Coastal Vessel				
1	All cargoes other than Coal at Coal Jetty-II and Salt*	69.60	₹ 69.60 (for thermal coal) ₹41.76* (cargo other than thermal coal)	72.00	₹.72/- (for thermal coal) 43.20* (cargo other than thermal coal)	1	All cargoes other than Coal at Coal Jetty-II and Salt*	50	50.00 (FOR THERMAL Coal) 18.00*(Cargo other than thermal coal)				
2	Coal at Jetty-II	51.01	51.01	52.77	52.77	2	Coal at Jetty-II	50	50				
3	Salt	83.52	50.11	86.40	51.84	3	Salt	50	18				
4	For Container stuffing and destuffing operations	69.6	69.6	72.00	72.00	4	For Container stuffing and destuffing operations	50	50				
						5	C&F Operations at Transit Shed and Warehouse etc.,	50	50				
						6	For Zone-B*	50	18.00 *				

5	C&F Operations at Transit Shed and Warehouse etc.,	40.36	40.36	41.75	41.75			
6								
<p>Note:</p> <p>(2). The per tonne levy prescribed in schedule 6.1. is a consolidated rate and no separate worked wages shall be levied for actual deployment of labour from CHD.</p>						Deleted.	Earlier, this note was required. Since 01.10.2014 onwards, the worked wages and labour levy are merged and composite levy per tonne is being collected thereafter. Hence now the note is not relevant and hence deleted.	Based on the clarification furnished by the port, the proposed deletion is approved.